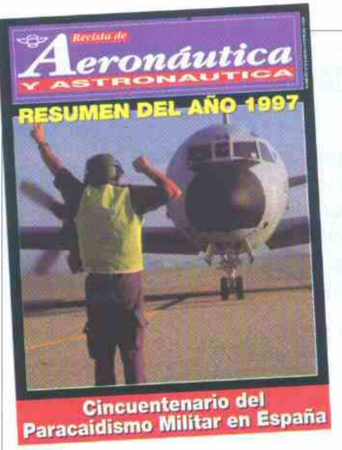


NUMERO 670 ENERO-FEBRERO 1998

RESUMEN DEL AÑO 1997

Cincuentenario del Paracaidismo Militar en España

Sumario



Nuestra portada: Después de un ejercicio aéreo, un P-3 "Orión" es conducido al aparcamiento. Autor: J. Terol

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA

NUMERO 670
ENERO-FEBRERO 1998

ARTICULOS

La Cumbre de Madrid, celebrada el 8 y 9 de julio, fue decisiva para el futuro de la seguridad europea y de la propia Alianza Atlántica.



DOSSIER



Director:
General de Brigada: **Adolfo López Cano**

Preimpresión:
Revista de Aeronáutica y Astronáutica

Impresión:
Centro Cartográfico y Fotográfico
del Ejército del Aire

Número normal .... 350 pesetas
Suscripción anual .... 3.000 pesetas
Suscripción extranjero .... 6.400 pesetas
IVA incluido (más gastos de envío)

REVISTA DE AERONAUTICA Y ASTRONAUTICA



EDITA: MINISTERIO DE DEFENSA

NIPO. 076-98-005-1

Depósito M-5416-1960 - ISSN 0034 - 7.647

Teléfonos
Director: 544 91 21
....................................549 70 00
Ext. 31 84
MW: 95 67
Fax MW: 95 67
Redacción: 544 26 12
....................................549 70 00
Ext. 31 83
Suscripciones: 544 28 19
Administración: 549 70 00
Ext. 31 84
Fax: 544 26 12

Princesa, 88 - 28008 - MADRID

NORMAS DE COLABORACION

Pueden colaborar con la Revista de Aeronáutica y Astronáutica toda persona que lo desee, siempre que se atenga a las siguientes normas:

1. Los artículos deben tener relación con la Aeronáutica y la Astronáutica, las Fuerzas Armadas, el espíritu militar y, en general, con todos los temas que puedan ser de interés para los miembros del Ejército del Aire.

2. Tienen que ser originales y escritos especialmente para la Revista, con estilo adecuado para ser publicados en ella.

3. El texto de los trabajos no puede tener una extensión mayor de OCHO folios de 32 líneas cada uno, que equivalen a unas 3.000 palabras. Aunque los gráficos, fotografías, dibujos y anexos que acompañen al artículo no entran en el cómputo de los ocho folios, se publicarán a juicio de la Redacción y según el espacio disponible.

Los trabajos podrán presentarse indistintamente mecanografiados o en disquetes Macintosh o MS-Dos, en cualquiera de los programas: Personal Editor, Word Perfect, Word, Assistant... etc. Si se trabaja en entorno Windows es preferible presentar los textos en formato ASCII.

4. De los gráficos, dibujos y fotografías se utilizarán aquellos que mejor admitan su reproducción.

5. Además del título deberá figurar el nombre del autor, así como su domicilio y teléfono. Si es militar, su empleo y destino.

6. Al final de todo artículo podrá indicarse, si es el caso, la bibliografía o trabajos consultados.

7. Siempre se acusará recibo de los trabajos recibidos, pero ello no compromete a su publicación. No se mantendrá correspondencia sobre los trabajos, ni se devolverá ningún original recibido.

8. Toda colaboración publicada será remunerada de acuerdo con las tarifas vigentes, que distingue entre artículos solicitados por la Revista y los de colaboración espontánea.

9. Los trabajos publicados representan exclusivamente la opinión personal de sus colaboradores.

10. Todo trabajo o colaboración se enviará a:

REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA
Redacción, Princesa, 88. 28008 - MADRID

LIBRERÍAS Y KIOSKOS DONDE SE PUEDE ADQUIRIR LA REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA

En **ASTURIAS**: LIBRERIA GEMA BENEDET. C/ Milicias Nacionales, 3. (Oviedo). En **BALEARES**: DISTRIBUIDORA ROTGERS, S.A. Camino Viejo Buñolas, s/n. (Palma de Mallorca). En **BARCELONA**: SOCIEDAD GENERAL ESPAÑOLA DE LIBRERIAS. Sector C. C/ Seis, s/n. Mercabarna - Zona Franca. LIBRERIA MIGUEL CREUS. C/ Congost, 11. En **BILBAO**: LIBRERIA CAMARA. C/ Euscalduna, 6. En **CADIZ**: LIBRERIA JAIME (José L. Jaime Serrano). C/ Corneta Soto Guerrero, s/n. En **GRANADA**: LIBRERIA CONTINENTAL. C/ Acera de Darro, 2. En **LA CORUÑA**: CENTRAL LIBRERA. C/ Dolores, 2-4. (El Ferrol). En **LA RIOJA**: LIBRERIA PARACUELLOS. C/ Muro del Carmen, 2. (Logroño). En **MADRID:** KIOSKO GALAXIA. C/ Fernando el Católico, 86. KIOSKO CEA BERMUDEZ. C/ Cea Bermúdez, 43. KIOSKO CIBELES. Plaza de Cibeles. KIOSKO PRINCESA. C/ Princesa, 82. KIOSKO FELIPE II. Avda. Felipe II. KIOSKO HOSPITAL MILITAR GOMEZ ULLA. Carabanchel. LIBRERIA GAUDI. C/ Argensola, 13. KIOSKO HOSPITAL DEL AIRE. C/ Arturo Soria, 82. KIOSKO PRINCESA. C/ Princesa, 77. KIOSKO QUINTANA. C/ Quintana, 19. KIOSKO ROMERO ROBLEDO. C/ Romero Robledo, 12. KIOSKO MARIBLANCA. C/ Mariblanca, 7. KIOSKO GENERAL YAGÜE. C/ General Yagüe, 2. KIOSKO FÉLIX MARTINEZ. C/ Sambara, 95. (Pueblo Nuevo). CENTRO DE INSTRUCCION DE MEDICINA AEROESPACIAL (CIMA). Cafetería. Hospital del Aire. PRENSA CERVANTES (Javier Vizuete). C/ Fenelón, 5. KIOSKO MARIA SANCHEZ AGUILERA ALEGRE. C/ Goya, 23. LIBRERIA SU KIOSKO C.B. C/ Víctor Andrés Belaunde, 54. GARCIA CASTELLANOS, MARIA. C/ Hacienda de Pavones, 194 (Galería de Alimentación). En **MURCIA**: REVISTAS MAYOR (Antonio Gomariz). C/ Mayor, 27. (Cartagena). En **SEVILLA**: JOSÉ VERGARA ROMERO. Avda. de Molini, s/n. En **VALENCIA**: LIBRERIA KATHEDRAL (José Miguel Sánchez Sánchez). C/ Linares 6, bajo. En **ZARAGOZA**: ESTABLECIMIENTOS ALMER. Plaza de la Independencia, 19. ESTABLECIMIENTOS ALMER. C/ San Juan de la Cruz, 3.

Editorial

La victoria sólo pertenece a los audaces

AL hacer balance del año que ha terminado podemos decir con orgullo que el Ejército del Aire ha alcanzado, y en algunos casos superado con creces, los objetivos básicos fijados, y todo ello en un marco nada favorable caracterizado por la escasez presupuestaria y las limitaciones en las áreas de material y personal. Pero este último factor, el personal, es el que ha hecho posible alcanzar este éxito, a pesar de sus limitaciones cuantitativas que no cualitativas. Así lo pone de manifiesto el jefe del Estado Mayor en estas páginas al señalar: *Todo ello no habría sido posible sin el trabajo constante y abnegado, entrega y entusiasmo de todos sus miembros, que siguen constituyendo la mejor baza para la eficacia de nuestro Ejército, y sin cuya inteligencia, voluntad, disciplina y empeño, estaríamos destinados al fracaso.*

ESPAÑA está realizando grandes esfuerzos en los últimos años de este milenio para situarse en el puesto que le corresponde dentro del orden europeo y mundial, lo que demanda grandes sacrificios de todos y cada uno de los españoles. Las Fuerzas Armadas y, en particular, el Ejército del Aire, como parte activa de la sociedad española, no son ajenos a este devenir. Estamos inmersos en un proceso de integración en la nueva estructura militar de la OTAN, de profesionalización y de modernización de nuestros sistemas de armas, objetivos todos ellos ambiciosos, pero que no cuentan, por el momento, con los suficientes recursos presupuestarios. Esto al fin y a la postre no es algo exclusivo de las Fuerzas Armadas, pues todas las instituciones y organismos del Estado adolecen, en mayor o menor medida, de esta escasez.

En este escenario descrito, será una vez más el personal de nuestro Ejército el que estará llamado a llevar a cabo la difícil tarea de alcanzar esos objetivos con los recursos que la nación ponga a nuestro alcance. La realización de tal empresa requerirá una gran dosis de audacia para emprender los cambios necesarios en nuestra organización y procedimientos de trabajo, y en definitiva para adaptar nuestra manera de pensar a los nuevos tiempos. Esto llevará consigo no sólo importantes esfuerzos, sino también sacrificios, los cuales sólo se podrán asumir en tanto en cuanto todos los componentes del colectivo del Ejército del Aire sepan y sean conscientes del por qué y para qué de esos esfuerzos y sacrificios, a la vez que sientan el apoyo y calor cercano de la Institución.

NO cabe duda que nos encontramos ante un momento crucial para nuestro futuro y que ahora estamos a tiempo de tomar las medidas necesarias para poder pilotar y llevar a buen fin la aeronave del Ejército del Aire, ya que de no hacerlo ahora, quizás más tarde nos veríamos sometidos a turbulencias que podrían afectar seriamente a nuestro vuelo. Por eso hemos de ser audaces, que no nos de miedo de dar un paso decidido hacia el futuro, pues la victoria final sólo pertenece a los que además de ser capaces de respetar la realidad, son audaces.

1997: UN AÑO EN EL EJÉRCITO DEL AIRE

INTRODUCCIÓN

Por primera vez como Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire me dirijo a todos los miembros del EA, desde esta nuestra Revista de Aeronáutica y Astronáutica, con el doble propósito de hacer balance de mi primer año como máximo responsable del Ejército del Aire y animaros y exhortaros a que, entre todos, sigamos impulsando a nuestro Ejército en su misión de servicio a España.

El escenario en que se ha desenvuelto el año 1997, ha venido caracterizado por el inicio de un nuevo ciclo de planeamiento de la Defensa, ciclo que se inicia con la publicación de la Directiva de Defensa Nacional 1/96. Va dirigido a un objetivo de fuerza que permita diseñar unas fuerzas armadas de acuerdo con un modelo totalmente profesional, en el horizonte del año 2003.

Todo ello en un marco de crecimiento económico y de cumplimiento estricto de los criterios de convergencia con las economías más estables de la Unión Europea, lo que ha propiciado una estricta política presupuestaria de reducción del gasto público, y en concreto, del destinado al Ejército del Aire en el presupuesto de Defensa.

En síntesis, pues, el año 1997 ha sido un año de limitaciones económicas, de estudio y reflexión sobre la transición hacia el ejército totalmente profesional y dirigido a profundizar en nuestra participación en las estructuras internacionales de seguridad y defensa.

Para el Ejército del Aire, si bien la disposición de créditos no ha posibilitado tener cubiertas todas las áreas al 100%, ha permitido que se alcancen los objetivos básicos que se habían trazado, gracias al esfuerzo tenaz e inteligente de sus componentes y a una mejora en la gestión de los recursos, en la medida en que estos lo han permitido. Podemos, pues, afirmar que el rendimiento extraído de los recursos disponibles sigue siendo muy elevado, lo que hace de nuestro Ejército del Aire un instrumento realmente rentable, al servicio de la seguridad y defensa nacional.



Juan Antonio Lombo López

General Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire

OPERACIONES

Durante el año 97, el Ejército del Aire ha realizado cerca de 113.000 horas de vuelo, cifra ligeramente inferior a las realizadas el pasado año, debido principalmente al proceso de modernización en que se encuentran algunos de nuestros principales sistemas de armas, pero que representan un gran esfuerzo, teniendo en cuenta la cantidad de horas realizadas en apoyo de Operaciones de Mantenimiento de la Paz, que han supuesto más de 7.000 horas de vuelo entre las diferentes actividades.

En este contexto de Operaciones de Mantenimiento de la Paz, nuevamente nuestro esfuerzo ha estado volcado en el conflicto de la antigua Yugoslavia, con especial hincapié en el Destacamento ICARO, en la Base Aérea de Aviano. El Ejército del Aire mantiene operativos en zona cuatro EF-18 y un TK-10, que operan desde la mencionada base, un T-12, que lo hace desde la Base Aérea de Vicenza, para apoyo al transporte de la V-ATAF y los equipos de Control Aéreo Táctico, que se encuentran desplegados en la antigua Yugoslavia.

También ha sido considerable el volumen de vuelos de transporte realizados en apoyo a los despliegues del Ejército de Tierra, como parte de las fuerzas de SFOR, en la antigua Yugoslavia y el de la operación "Alba" en Albania. En conjunto han supuesto cerca de 2.000 horas de vuelo, se han transportado 15.600 personas y 1.150 toneladas de material.

Respecto al apoyo a otros organismos, sobresalen las más de 3.500 horas de vuelo realizadas para el Servicio de Vigilancia Adua-

José Terol

nera, en cumplimiento del Convenio de Cooperación entre la Agencia Estatal de la Administración Tributaria y el Ejército del Aire. Se han empleado diferentes medios de búsqueda y vigilancia marítima, cuya eficaz colaboración ha sido muchas veces decisiva para alcanzar notables éxitos en la lucha contra el narcotráfico.

Como todos los años, tenemos que reconocer la abnegada labor de los componentes del Grupo 43 de Fuerzas Aéreas que han realizado con notable éxito la campaña de extinción de incendios forestales con cerca de 1.100 horas de vuelo, y la de los miembros del SAR, que de nuevo han sido los grandes protagonistas, muchas veces anónimos, del salvamento y rescate en mar y tierra de un importante número de vidas humanas, realizando cerca de 9.300 horas de vuelo.

Por otro lado, en lo que se refiere al adiestramiento de la Fuerza, nuestras unidades han participado en numerosos ejercicios nacionales y extranjeros, en el marco de la OTAN o de los acuerdos de cooperación bilaterales existentes en materia de defensa.

Entre los primeros cabe destacar los ejercicios DAPEX, DACEX y SIRIO de defensa aérea, el TORMENTA que un año más ha servido para el adiestramiento en el uso de armamento real y evaluación del mismo y el NUBE GRIS que evalúa las técnicas, procedimientos y equipos de guerra electrónica.En el marco OTAN sobresalen el Linked Seas, Natinads y el Central Enterprise. Durante el desarrollo de este último sufrimos la perdida de uno de nuestros F-1 de la Base Aérea de Gando, afortunadamente, sin tener que lamentar ninguna perdida humana. Gracias a la profesional actuación de su piloto, el Capitán Guerra, reconocida por los medios de comunicación y la población belga, basada en un adecuado entrenamiento, consiguió evitar daños a terceros en una zona densamente poblada. El entrenamiento condiciona inexorablemente la forma de combatir y actuar del piloto, que en situaciones extremas debe decidir en un tiempo extremadamente escaso y bajo unas condiciones de riesgo y estrés que tienden a limitar sus reacciones. Su actuación le hizo acreedor a la Cruz del Mérito Aeronáutico con distintivo amarillo por su valor, que le fue impuesta solemnemente en el Mando Aéreo de Canarias.



Y finalmente, entre los ejercicios realizados por acuerdos bilaterales, tenemos el NOMAD, desarrollado en el polígono instrumentado del Mar del Norte, el Poop Deck con la VI flota norteamericana, los ejercicios SAR con Francia e Italia y el Green Flag 3/97 que se desarrolla en la Base Aérea de Nellis (Nevada) en la que un año más, cruzando el Atlántico, con nuestros propios medios, hemos desplegado una agrupación aérea táctica integrada por 8 EF-18 del Grupo 15, 5 C-130 del Grupo 31, 2 C-235 del Ala 35 y un B-707 del 45 Grupo, además de un grupo de mantenimiento unificado y equipos operativos de la EZAPAC y EADA. La realización de este último ejercicio, tanto por el tipo de misiones como por el ambiente en el que se desarrolla, se considera fundamental para alcanzar la capacidad operativa que requiere nuestra participación en operaciones multinacionales.



El índice de accidentalidad en vuelo en 1997 continúa ligeramente por debajo de la media de los países de la OTAN, sin embargo esto no es suficiente, pues a pesar de los esfuerzos realizados en el ámbito de la seguridad en general, desgraciadamente hemos sufrido la pérdida de un total de cuatro aviones, dos E-24, un E-25 y un C-14, y lo que es mucho más importante e insustituible, la valiosísima vida de dos de nuestros pilotos, un paracaidista accidentado en un lanzamiento en Ablitas y de un soldado de la Policía de la Base Aérea de Torrejón. Los cuales permanecen en nuestro recuerdo y para quienes, desde estas páginas, quiero expresar en nombre del Ejército del Aire nuestro agradecimiento por su entrega y generosidad.

La seguridad en vuelo en particular, y la seguridad en general en el ámbito del Ejército del Aire, son temas en los que debemos seguir trabajando, sin escatimar esfuerzos, para la puesta en práctica de todas las medidas necesarias para reducir al mínimo todo tipo de pérdidas, manteniendo la operatividad de nuestras unidades.

PLANEAMIENTO

Una vez más, la tarea de planeamiento se nos presenta como una labor constante que necesariamente ha de ser continuada en el tiempo para poder llegar a dar como fruto el producto afinado que defina y siente las bases de nuestra capacidad futura.

El ciclo de Planeamiento de la Defensa Militar correspondiente a los años 1995- 1996 debería haber culminado con la aprobación del documento Plan Estratégico conjunto 1996 (PEC-96). Sin embargo, la evolución del escenario político y económico motivó que, por parte del Gobierno, se considerase la necesidad de paralizar el proceso de planeamiento en desarrollo y publicar una nueva Directiva de Defensa Nacional, la DDN 1/96 que fue sancionada en el mes de enero del pasado año y en la que se establecen las nuevas directrices a seguir. Posteriormente se ha publicado la Directiva de Defensa Militar 1/97, y continúa el proceso que deberá llevarnos hasta el Plan Estratégico Conjunto PEC-98. Con respecto al ciclo de planeamiento de la Alianza, se ha participado en la elaboración del "Defence Planning Questionnaire -1997-", tanto en la parte aérea como en la parte general.

Se han iniciado los trabajos correspondientes al nuevo ciclo de planeamiento 1997-1998, redactándose las Propuestas de Fuerza españolas. Es de destacar que el presente ciclo ha sido un período de transición hasta que se ha confirmado la integración de España en la estructura militar de la OTAN, por lo que para el desarrollo del mismo se han seguido normas consensuadas en el Cuartel General de la OTAN.

LOGÍSTICA

En el campo logístico los esfuerzos realizados siguen dando como fruto el sostenimiento de la fuerza con niveles de recursos muy limitados. Y al mismo tiempo, seguimos dando pasos hacia los futuros sistemas de armas, que constituyen la tecnología del futuro, y que requiere la adecuación de infraestructuras y procedimientos, mientras mantenemos y modernizamos los sistemas actualmente en servicio.

Dentro de la gestión de programas, se ha continuado con las acciones que permitan alcanzar los nueve escuadrones de defensa y ataque. En 1997 se ha recepcionado un nuevo F-18, del programa CX, y se está gestionando la posible recepción en 1998 de los cinco aviones pendientes del pasado año.

Dado que el programa EF-2000 sufre un retraso considerable y siendo este el avión llamado a sustituir al F-1, el Ejército del Aire ha emprendido un programa de extensión de vida y modernización, dotándoles de los medios y sistemas que le capaciten para la realizar la misión encomendada hasta finales de la primera década del 2000 y en las condiciones operativas previstas para dichos años. La finalización de la modernización de los actuales F-1 está prevista para el año 1999.

Respecto al programa EF-2000, el 22 de diciembre tuvo lugar en Bonn la firma por los Ministros de Defensa de los cuatro países que forman el consorcio, del Memorándum de Entendi-

miento 6 (Fase de Inversión para la Producción) y del 7 (Fase de Apoyo Logístico Integrado). Con ello el programa recibe un impulso definitivo que convierte al EF 2000 futuro pilar básico de nuestro sistema de defensa.

La creciente demanda de medios de transporte y de reabastecimiento en vuelo, que en ocasiones han de operar en zonas de riesgo, hace necesario dotar a los C-130 de sistemas apropiados para actuar con seguridad y eficacia; las principales modificaciones se centran en la mejora de los equipos de navegación y comunicaciones, así como dotarlos de sistemas de autoprotección. La entrega del primer avión modernizado por CASA al Ejército del Aire ha tenido lugar, en las instalaciones de la factoría en Getafe, el 21 de enero de este mismo año. Esta modernización supone una mejora operativa de gran entidad, convirtiendo a nuestros T-10 en los más avanzados en cuanto a configuración así como una prolongación de su vida operativa mas allá del año 2010, fecha a partir de la que se espera puedan ser sustituidos por el futuro avión de transporte FLA.



José Terol

Y en este sentido las gestiones para la adquisición de nuevos C-130 con objeto de complementar la reducida capacidad de transporte y soslayar la disminución de disponibilidad de los mismos durante la ejecución del programa de modernización de esta flota fueron reorientadas hacia una nueva solución basada en el CASA 295.

Respecto al Sistema Logístico 2000, se ha completado la entrega del primer Segmento e iniciado el desarrollo de segundo Segmento, proceso que continuará hasta su total implantación, en este año 1998, del SL 2000, el cual permitirá la gestión integrada de las funciones logísticas relacionadas con el EF-2000 y con aquellos otros sistemas de armas futuros que se adapten a las normas de diseño y operación de este sistema.

Dentro del Programa SIMCA, y en lo relativo a infraestructura, se está finalizando la construcción del nuevo Centro de Mando y Control en la Base Aérea de Zaragoza y, aunque con ciertos retrasos no imputables al Ejército del Aire, problemas medio ambientales y oposición de algunos grupos políticos y sociales, siguen las obras de construcción de los futuros escuadrones de Vigilancia Aérea y las de remodelación de alguno de los actuales.

En el área de equipos electrónicos están en ejecución los contratos de adquisición de 14 radares de defensa aérea, así como los relativos a comunicaciones tierra/aire y tierra/tierra.

En 1997 se ha decidido la participación de España en el Programa NAEW (NATO AIRBORNE EARLY WARNING, aviones de alerta temprana) y se está pendiente de la aprobación del resto de las naciones participantes en el Programa. Se estima que para primeros de este año ingresaremos en la Agencia NAPMA (NATO AIRBORNE EARLY WARNING CONTROL PROGRAMME MANAGEMENT AGENCY), y en el programa de modernización de media vida de la flota de aviones de alerta temprana. El Ejército del Aire asiste como observador a los foros del Programa y hay designado un oficial de enlace ante el comandante de la Fuerza NAEW.

ORGANIZACIÓN

Con objeto de dar una respuesta a las mayores demandas de la Defensa Nacional, dentro de una coyuntura marcada por la escasez de recursos humanos, materiales y presupuestarios, el Ejército del Aire ha adoptado una política, dolorosa pero necesaria, de concentración de efectivos, ya comenzada hace tres años, en Bases Aéreas más adecuadas. Como consecuencia de la misma se ha iniciado la desactivación del Ala 11



José Terol

y el cierre de la Base Aérea de Manises y del Aeródromo Militar de Reus, y se ha reorganizado el Acuartelamiento Aéreo de los "Alcázares" pasando a estar integrado en la Academia General del Aire.La asignación de nuevas misiones de vigilancia aduanera al Ala 37, ha hecho necesaria la reorganización de su estructura y medios, tanto humanos como materiales, para adecuarlos a las nuevas exigencias. Con este motivo se creó el 373 Escuadrón de Fuerzas Aéreas.

La frecuente participación de nuestras Fuerzas Armadas en ejercicios conjuntos y combinados y maniobras independientes, así como la pertenencia a la OTAN y a Operaciones de Mantenimiento de la Paz dentro del marco de Naciones Unidas, obligan al Ejército del Aire a disponer de un sistema que en el menor tiempo posible y en las condiciones sanitarias idóneas, asegure la aeroevacuación a todo el personal que por cualquier circunstancia resulte herido, accidentado o enfermo y con este motivo se organiza la Unidad de Aeroevacuación (UAER).

En este mismo contexto, dado que las unidades aéreas desplazadas para participar en Fuerzas de Intervención Inmediata, tienen que disponer de medios propios de apoyo sanitario de primera necesidad, en cualquier lugar donde sean desplegadas, se ha creando para ello la Unidad Médica de Apoyo al Despliegue (UMAD).

En lo referente a los aspectos normativos del personal, las actividades más importantes las podemos agrupar en dos campos, de una parte las derivadas del desarrollo de la Ley 17/89 y, de otra, las relacionadas con la necesidad de ajustar las plantillas a las existencias reales de personal.

Respecto al primero las actuaciones principales han sido la participación en el desarrollo del Proyecto de Real Decreto por el que se establecen las directrices generales para la clasificación y provisión de destinos de los militares de carrera y de los militares de empleo de la categoría de oficial, la redacción del anteproyecto de reglamento de las especialidades y distribución de los militares de carrera y la modificación del reglamento, definición de las especialidades y distribución de efectivos de tropa y marinería profesional

En el campo de las plantillas, se ha hecho un esfuerzo en definir, con la mayor exactitud posible, los compromisos totales que puede atender el Ejército del Aire con los 10.124 Cuadros de Mando, que le asignó la Ley 14/93. Para ello, se ha efectuado una nueva edición de las Plantillas Orgánicas y de Destinos, así como las plantillas transitorias para el ciclo 98/99.

También se están estudiando los puestos de interés y que deben ser ocupados por miembros del Ejército del Aire, tras la incorporación de España en la nueva estructura de Mandos OTAN, incluido el Mando Subregional Español.

PERSONAL

Sigue siendo el recurso de personal el elemento esencial de la organización, a la cual da vida y de la cual permite lograr mucho más que la suma de las capacidades de los elementos que la componen.

En el ámbito de personal, a lo largo del pasado año, se realizaron 13 convocatorias para reclutar el personal necesario para cubrir todos los cuadros de nuestro Ejército. En ellas se han seleccionado 295 personas para iniciar su formación como militares de carrera, así como 340 para cubrir el Servicio de Formación de Cuadros de Mando y 1.347 militares de empleo de la categoría de tropa profesional (METP).

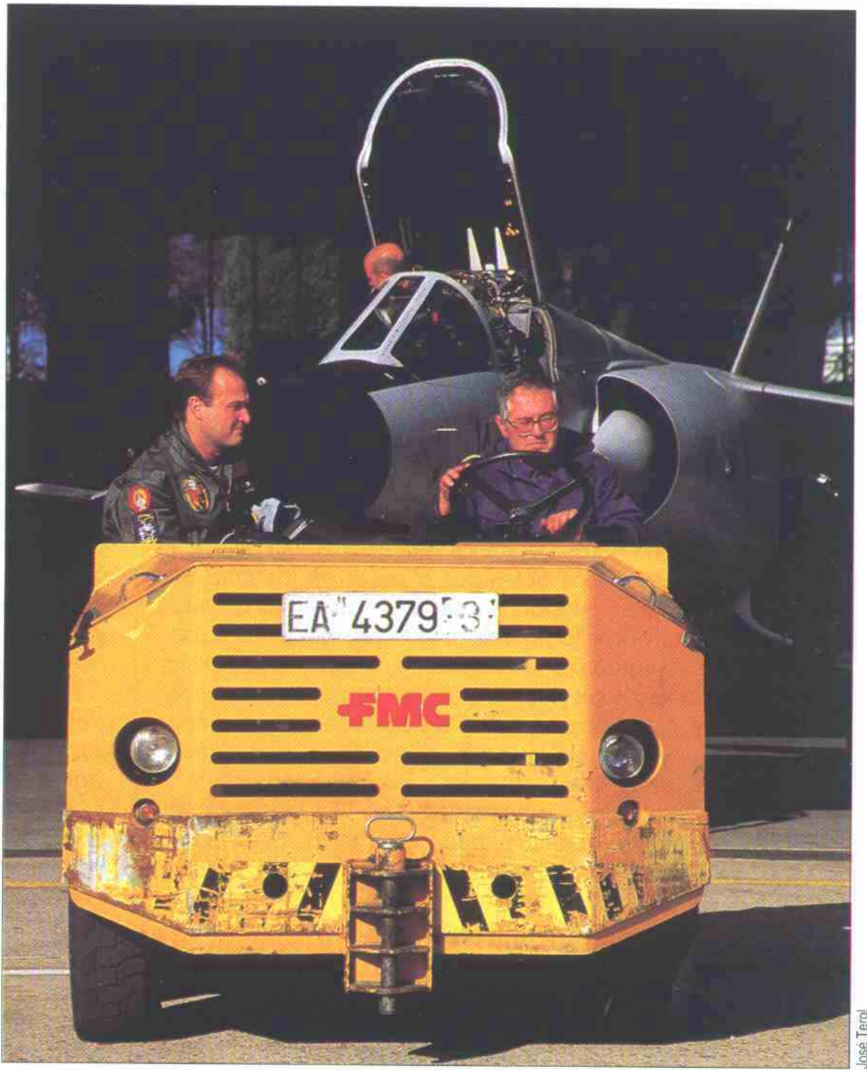
La asignación de tropa y marinería profesional (METP) fija para el Ejército del Aire unos efectivos, para fin del año 1997, de 7.729 personas. Durante el mismo, de los seleccionados en las convocatorias de reclutamiento, han ingresado 971 alumnos en las dos incorporaciones habidas y han causado baja, por ingreso en la Escala Básica, 197 personas. Con todo ello el número de efectivos de METP a final de año fue de 7.667, por lo que el déficit es de , aproximadamente, 100 personas.

Hay que significar que en las convocatorias de METP para el Ejército del Aire se presentan más de ocho candidatos por plaza, lo que augura que podremos llegar a la plena profesionalización sin problemas de reclutamiento.



En relación con el proceso de profesionalización y supresión del Servicio Militar Obligatorio, hemos continuado nuestra participación en el Grupo de Trabajo que apoya a la Comisión Mixta Congreso–Senado, que recientemente ha sido prolongada hasta junio de este año. Se prevé obtener como resultado un modelo que cuente con amplio consenso de los partidos políticos, en torno a los 120.000 hombres, de los cuales unos 18.000 vestirán el uniforme del EA, modelo que estaría listo el año 2003. Para ello, nuestro ejército habría de seguir un ritmo de incorporaciones de unos 1.800 hombres al año.

El Ejército del Aire contempla este proceso con tranquilidad, no en vano tiene experiencia con unidades profesionales y una alta tasa de profesionalización superior al 70%.



José Terol

EVENTOS HISTÓRICOS

Entre los hechos relevantes y con marcado significado histórico, en la vida del Ejército del Aire durante 1997, destaca la conmemoración del "50º Aniversario de la creación de la Escuela Militar de Paracaidismo" y "un millón de saltos paracaidistas".

El acto conmemorativo, que se celebró en la Escuela Militar de Paracaidismo Méndez Parada, en Alcantarilla, estuvo revestido de gran brillantez y emotividad, contando con la presencia de la mayoría de sus antiguos componentes.

Este año se ha celebrado en Madrid, organizado por el Ejército del Aire, una de las dos reuniones anuales de Jefes de Estado Mayor europeos, EURAC (1/97). En torno a ella se reunieron 16 Jefes de Estado Mayor europeos de países pertenecientes a la OTAN o a la UEO, constituyendo el marco adecuado para la discusión de temas de interés común.

En el ámbito deportivo, la Patrulla Acrobática de Paracaidismo (PAPEA), ha demostrado un año más la profesionalidad y buen hacer de sus componentes, obteniendo el Récord Mundial en la modalidad de Formación en Caída Libre, modalidad de trabajo relativo a cuatro, durante el XXX Campeonato Nacional Militar de Paracaidismo que se celebró en Alcantarilla.

Nuevamente nuestro equipo de Pentathlon Aeronáutico ha conseguido un buen resultado. Este año han conseguido el Subcampeonato Mundial por Equipos, en el XLI Campeonato Mundial que se celebró en Noruega.

CONCLUSIÓN

Al terminar de revisar lo acontecido en 1997, podemos decir que la labor realizada por el Ejército del Aire en todos sus ámbitos de actuación, ha sido muy considerable y queda patente por las horas de vuelos realizadas y los excelentes resultados obtenidos a pesar de las dificultades presupuestarias con que nos hemos afrontado. Todo ello no habría sido posible sin el trabajo constante y abnegado, entrega y entusiasmo de todos sus miembros, que siguen constituyendo la mejor baza para la eficacia de nuestro Ejército, y sin cuya inteligencia, voluntad, disciplina y empeño, estaríamos destinados al fracaso.

Este año que comienza, una vez más, nos vemos ante aún más importantes limitaciones presupuestarias. Se ha frenado el largo declive de los presupuestos de Defensa, tendencia coherente con el ambicioso programa de profesionalización y consiguiente modernización de las Fuerzas Armadas y con la integración de España en la Alianza Atlántica. Lamentablemente, la disminución continúa para el EA en 1998, lo que agrava la enorme huella que los pasados años han dejado en nuestras reservas.

Lo que hasta ahora, y dentro de los medios materiales disponibles, suponía la capacidad operativa más alta que ha tenido nunca el Ejército del Aire, reconocida por todos los aliados, por estar al nivel de los que más y por encima de la mayoría, ha llegado a no ser sostenible en 1998.

Mantener esa capacidad alcanzada por nuestra Fuerza Aérea, ha exigido asignar una gran prioridad a los aviones empeñados en los compromisos internacionales de España. Desgraciadamente, no ocurre lo mismo con otros sistemas de armas cuya previsión de operatividad se ha visto notablemente disminuida.



En este sentido, este año nos vemos obligados a mantener un control estricto de las prioridades operativas, asegurando las condiciones indispensables para mantener la seguridad en vuelo y la mejor preparación posible, en espera de poder remontar la actual situación y recuperar la capacidad operativa completa de toda nuestra Fuerza Aérea para alcanzar una mayor efectividad.En este contexto es aún más importante la disciplina y profesionalidad que en los tiempos mejores, y debemos seguir trabajando con la ilusión puesta en volver a alcanzar los máximos niveles de eficacia y operatividad, y de acrecentarlos cuando se nos dote de los nuevos sistemas de armas previstos.

Las acciones en las áreas que antes hemos revisado, planeamiento, logística, organización, personal, el conjunto de las labores de mando y dirección, han de estar dirigidas hacia las unidades que representan el activo y producto que justifica la existencia del EA. Esto ha de cristalizar en un funcionamiento cohesionado, en el que como ya he dicho otras veces, el hombre que bate el objetivo a gran distancia no es sino la punta de un vector compuesto por el trabajo cohesionado de muchísimos otros, del equipo.

Estoy seguro que con vuestra demostrada entrega y continuo esfuerzo seremos capaces de superar este reto. Quiero reiterar nuevamente mi agradecimiento a todos los miembros del Ejército del Aire, civiles y militares, por la labor realizada durante el pasado 1997 y os animo a que continuemos trabajando, desde el nivel que nos corresponde, con fe e ilusión, a pesar de las dificultades, para que España cuente con un Ejército del Aire que esté a la altura que merece y necesita: Una Fuerza Aérea profesional y reducida, altamente tecnificada, flexible, efectiva y adecuada para los requisitos actuales y futuros ■

Congreso Internacional y Exposicion Ejército y Armada en el 98: Cuba, Puerto Rico y Filipinas

LA celebración en el año 1998 del primer centenario de la pérdida de las últimas provincias españolas de ultramar, plantea hacer, a cien años de aquellos acontecimientos, el análisis de lo que en aquel entonces ocurrió.

Una de las parcelas a estudiar es la del conflicto bélico que marcó aquellos acontecimientos y, para ello, el Ministerio de Defensa, a través de la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI), institución integrada en la Comisión Internacional de Historia Militar y en el Comité Español de Ciencias Históricas, ha considerado oportuno revisar y analizar en el marco de un congreso internacional, al que acompañan una exposición y un concierto conmemorativo, los antecedentes, el desarrollo y las consecuencias de aquellos acontecimientos, vistos en su aspecto militar, que permitan llegar a unas conclusiones objetivas mediante el conocimiento y el contraste de opiniones e investigaciones de los descendientes de quienes entonces combatieron.

Por ello, y bajo el alto patrocinio de S.M. el Rey, la CEHISMI, con la colaboración de los excelentísimos Ayuntamientos de Madrid y Avila y el Comité Español de Ciencias Históricas, va a organizar los siguientes eventos.

1.– Congreso internacional a celebrar durante los días 23 y 27 (ambos inclusive) de marzo próximo, en el Centro Cultural Conde Duque de Madrid (c/ Conde Duque, nº 9-11), salvo el día 25, cuya sesión se desarrollará en Avila, en el Palacio de Polentinos (c/ Vallespín, nº 19). Los temas que se tratarán en el Congreso serán:

- Antecedentes del 98
- La dimensión internacional de la crisis de 1898: Ejército y Política.
- Pensamiento estratégico naval. Cuba y Puerto Rico en la guerra hispano-americana de 1898.
- War Plans and Preparations and Their Impact on U.S. Naval Operations in the Spanish-American War.
- El despliegue naval español en Cuba. Años 1897-1898.
- Havana to Santiago: U.S. Operational Planning for Cuba 1898.
- Las trochas militares cubanas: la línea Júcaro Morón.
- Memorias de la Manigua. El 98 de los que fueron a la guerra.
- Valoración de la participación de las fuerzas mambisas en los combates del 98.
- Un espía llamado Whitney.
- The birth of the Filipino Revolutionary Army in Southern Luzon in 1898.
- Las operaciones terrestres en la isla de Luzón: asedio y defensa de Manila.
- Los años finales del apostadero de Filipinas.
- La campaña de 1898 en Filipinas.
- 1898: consecuencias para el Ejército y la Armada.

La conferencia inaugural será pronunciada por el Dr. Antonio Rumeu de Armas, presidente de la Real Academia de la Historia.

Las sesiones tendrán lugar de 10,30 a 14,00 y de 17,30 a 21 horas. En Avila la sesión será solamente de 10,00 a 13,00 horas.

2.– Exposición: se celebrará igualmente en el Centro Cultural Conde Duque, entre los días 23 de marzo y 26 de abril próximos (ambos inclusive), en horario de 10,30 a 14,00 y de 17,30 a 21 horas.

3.– Concierto conmemorativo: en el Auditorio Nacional (c/ Príncipe de Vergara 146), el día 26 de marzo a las 22,30 horas por la Unidad de Música del Mando Aéreo del Centro.



Edu Fernández. RED

El Rey en la Pascua Militar 1998

VICTOR MANUEL HERNANDEZ

Como marca la tradición, el Rey Don Juan Carlos presidió el día 6 de enero el acto central de la celebración de la Pascua Militar en el madrileño Palacio de Oriente. Si unas horas antes, el 5 por la tarde, el Monarca transmitía personalmente su reconocimiento a los miembros del Ejército del Aire desplegados en el destacamento Icaro por su esfuerzo "para que la paz reine en Europa y en el mundo", el día de la Epifanía del Señor, el Rey ampliaba su mensaje de afecto y felicitación por el nuevo año que comienza al conjunto de las Fuerzas Armadas.

ACOMPAÑADO por Su Majestad la Reina y el Príncipe de Asturias, Don Juan Carlos se dirigió a las autoridades y comisiones presentes en el Salón del Trono recordando su estancia del día anterior con las unidades españolas en Bosnia-Herzegovina y en la base aérea de Aviano. "He vuelto de esta visita -subrayó el Rey- orgulloso de nuestros hombres y mujeres que, en condiciones difíciles, están desarrollando una admirable labor para asegurar la paz en una zona de Europa especialmente castigada. El gran esfuerzo que la sociedad española está haciendo para contribuir a ese noble fin tiene su mejor retribución en ese orgullo que todos sentimos por la actuación ejemplar de nuestras tropas".

Para el Monarca, que vio cumplido su deseo de celebrar su 60 cumpleaños con las tropas destacadas en la antigua Yugoslavia, fueron unas horas "intensas e inolvidables", en las que "he podido comprobar personalmente -señaló- la excelencia del servicio que nuestras Fuerzas Armadas están prestando a la comunidad internacional en misiones de paz. Su nivel de preparación, su disciplina y entrega, su eficacia operativa y su relación cercana y fluida con la población local, son unánimemente apreciadas y valoradas".

De acuerdo con la costumbre, Don Juan Carlos transmitía, a través de su discurso pronunciado en el Salón del Trono, sus reflexiones sobre la Defensa Nacional a las comisiones representativas del Ministerio de Defensa y de todas las Armas y Cuerpos de los ejércitos, mientras que el titular del Departamento, Eduardo Serra, trasladaba al Monarca el testimonio de afecto y lealtad de las Fuerzas Armadas y hacía balance de los acontecimientos acaecidos en el campo de la defensa durante el último año.

Tanto las palabras de Su Majestad el Rey como las del ministro de Defensa estuvieron centradas en la destacada participación de los ejércitos en misiones de paz y la consolidación de la presencia de España en el sistema de seguridad internacional. Don Juan Carlos señaló que "el año que acaba de terminar ha sido prolijo en acontecimientos a los que no hemos permanecido ajenos. Nuestra presencia en organizaciones internacionales y la

Edu Fernández. RED

El teniente general Juan Antonio Lombo (JEMA) encabezó la representación del Ejército del Aire en la tradicional ceremonia de la Pascua Militar en la saleta Gasperini del Palacio de Oriente.

decisión de España de incorporarse a la nueva estructura militar de la Alianza Atlántica nos permite formar parte activa del sistema de seguridad colectiva y, al mismo tiempo, participar solidariamente con Naciones Unidas en operaciones de mantenimiento de la paz y de ayuda humanitaria".

En el mismo sentido Serra destacó en sus palabras la contribución a las iniciativas de Naciones Unidas y la OSCE, el desarrollo de las capacidades de la UEO y la plena participación en la Alianza Atlántica, medidas que resumen la contribución española al "esfuerzo por hacer un mundo más estable donde se cimienten el bienestar y el progreso".



Edu Fernández. RED

La Familia Real conversa en los momentos previos al inicio de la recepción militar con el presidente del Gobierno, José María Aznar y los ministros de Defensa e Interior.

CONMEMORACION

El Rey Don Juan Carlos preside desde hace 21 años la celebración de la Pascua Militar, instituida originalmente el 6 de enero de 1782 cuando las tropas españolas lograron recuperar la plaza de Mahón y la isla de Menorca, ocupadas por los británicos junto con Gibraltar durante la Guerra de Sucesión en 1713. El rey Carlos III ordenó, como expresión de júbilo por esta reconquista, que en adelante las autoridades militares reuniesen a las guarniciones en la festividad de la Epifanía del Señor y les transmitiesen la felicitación real. Como marca la tradición, el pasado 6 de enero los respectivos jefes de las cabeceras de las circunscripciones militares y unidades de los tres Ejércitos organizaron actos festivos para transmitir la felicitación de Don Juan Carlos.

En Madrid, la Familia Real llegó a la plaza de la Armería del Palacio de Oriente poco después de las 10 de la mañana. Una Agrupación de la Guardia Real rindió los honores de ordenanza y, ya en Palacio, Sus Majestades recibieron a diferentes comisiones civiles. La recepción militar se inició al mediodía en la saleta Gasparini, donde la Familia Real, tras conversar animadamente unos momentos con el presidente del



Edu Fernández. RED

Don Juan Carlos impuso en el Salón del Trono distintas condecoraciones a personal de los tres Ejércitos y de la Guardia Civil.

Gobierno, Jose María Aznar, y los ministros de Defensa, Eduardo Serra, e Interior, Jaime Mayor Oreja, recibió el saludo de las distintas representaciones. La del Núcleo Central y Estado Mayor de la Defensa estaba encabezada por el JEMAD, teniente general Santiago Valderas, el secretario de Estado de Defensa, Pedro Morenés, y el subsecretario de Defensa, Adolfo Menéndez. A continuación cumplimentaron a Sus Majestades representantes de las Reales y Militares Ordenes de San Fernando y San Hermenegildo; de los tres Ejércitos, con sus respectivos jefes de Estado Mayor al frente, teniente general José Faura (JEME), almirante Antonio Moreno Barberá (AJEMA) y teniente general Juan Antonio Lombo (JEMA); Guardia Civil, presidida por el director general del Cuerpo, Santiago López Valdivielso, y de la Hermandad de Veteranos de las Fuerzas Armadas.

Acto seguido, los Reyes pasaron al Salón del Trono, donde habían ocupado sus puestos las citadas autoridades y comisiones, así como los representantes de la Casa Real. Tras la interpretación del Himno Nacional y el disparo de las 21 salvas de ordenanza, el Rey impuso diversas condecoraciones a miembros de los tres ejércitos y la Guardia Civil, tras lo cual tomó la palabra el ministro de Defensa.

Eduardo Serra expuso ante el Monarca las medidas adoptadas durante el pasado año para alcanzar los objetivos básicos planteados en la Directiva de Defensa Nacional 1/96. En relación a la consolidación de la presencia de España en las organizaciones internacionales de Seguridad y Defensa, destacó la presencia de observadores y unidades españolas en los procesos de paz impulsados por la ONU en Centroamérica y la OSCE en territorio europeo. Recordó además el apoyo español al desarrollo de las capacidades de la Unión Europea Occidental (UEO) y a iniciativas como la Fuerza Marítima Europea (EUROMARFOR), la Eurofuerza Operativa Rápida (EUROFOR) y la Fuerza Anfibia Hispano-Italiana (SIAF). La contribución de España a la defensa común realizada en el seno de la Alianza Atlántica, fue especialmente destacada por el ministro quien recordó la Cumbre de jefes de Estado y Gobierno celebrada en Madrid el pasado julio, una cita que "supuso la clara manifestación política de ese deseo español de compartir, equilibradamente, cargas y responsabilidades, así como un inequívoco respaldo al creciente papel y prestigio que España tiene en el mundo".

ALIANZA ATLANTICA

Respecto a la participación española en la estructura de mandos de la OTAN, el ministro apuntó que "se trata de una estructura realmente nueva, flexible y más reducida. Se establece en Madrid la sede de un Mando Subregional Conjunto que incluye la totalidad del territorio nacional, insular y peninsular, Islas Canarias incluidas, en el área de responsabilidad del Mando Europeo. España estará en pie de igualdad con los demás aliados a la hora de asumir responsabilidades de mando y operativas, y se desarrolla la Identidad Europea de Seguridad y Defensa".

A continuación, Serra se refirió a las operaciones de las Fuerzas Armadas en los Balcanes. Tras recordar que el pasado mes de julio se cumplieron cinco años desde que la primera unidad española se incorporó a la antigua Yugoslavia, señaló que, en 1997, "el trabajo ha sido duro, el esfuerzo constante y nuestras unidades han sabido cumplir lo mandado con generosidad". El ministro recordó asimismo el despliegue en Albania de la Fuerza Multinacional en la que participó un Grupo Táctico del Ejército de Tierra, con la colaboración de la Armada y el apoyo del Ejército del Aire. "Las Fuerzas Armadas españolas demostraron, aquí también, su buen hacer, y dejaron constancia de su capacidad profesional, así como de su humanidad".



Edu Fernández. RED

El ministro de Defensa, Eduardo Serra transmitió al Rey el testimonio de afecto y lealtad de las Fuerzas Armadas.

La mejora de la eficacia de las Fuerzas Armadas es otro de los objetivos básicos de la política de defensa que el ministro expuso en su discurso. En este sentido manifestó que la profesionalización del personal y la modernización del material son "dos raíles de una misma vía hacia la consecución de unas Fuerzas Armadas adecuadas para el tercer milenio. El escenario en el que éstas actuarán -añadió-, así como la progresiva sofisticación tecnológica de los modernos sistemas de armas, requerirán tal grado de eficacia que la profesionalización plena se plantea como un reto necesario de afrontar. A ello se une -continuó Serra- el reclamo de la sociedad y todo ello en un momento de rigor presupuestario". El ministro recalcó que las Fuerzas Armadas "saben cuán estricto debe ser el empleo que se haga de los recursos porque de ello dependerá el alcanzar el siglo venidero con la Defensa que España necesita, por ello vamos a profundizar aún más en la senda de la mejor utilización de los recursos económicos que se nos confíen".

PROFESIONALIZACION

Según apuntó el ministro en su discurso, el presente año, "constituye el primer ensayo general para este importante proyecto del Gobierno; alcanzaremos los 50.000 soldados y marineros profesionales; este ritmo nos permitirá la consecución del objetivo final". También se refirió a la prevista supresión del Servicio Militar, una institución de la que, según señaló Serra, "quisiéramos conservar precisamente ese sentido de servicio a España, de modo que permita integrar a los españoles necesarios en las Fuerzas Armadas totalmente profesionales".

La modernización del material fue otro de los aspectos en los que incidió el ministro quien repasó los avances en la dotación de nuevos sistemas y las decisiones tomadas durante el pasado año sobre grandes programas, entre ellos el del EF-2000. "En diciembre, -dijo Serra- se firmaron los acuerdos por los que se prosigue con el Eurofighter, que supone un espaldarazo a la cooperación europea en este ámbito, y que no sólo dotará al Ejército del Aire del probablemente mejor avión de combate del futuro inmediato, sino que permitirá a nuestra industria estar en la vanguardia de la tecnología". En este contexto, el ministro dijo más adelante que, a la industria nacional se le pide que afronte grandes desafíos tecnológicos, "y lo hacemos en el más positivo de los espíritus, con el convencimiento de que obtendremos lo mejor de ella y contribuiremos al proceso desencadenado en Europa para reordenarla y hacerla aún más competitiva".

En cuanto a los esfuerzos de las Fuerzas Armadas para adaptarse al futuro, el ministro destacó que mientras el Ejército de Tierra cumple puntualmente con las previsiones del Plan Norte, la Armada acomete "profundas reflexiones" para la definición de la fuerza naval en el 2015, y el Ejército del Aire "reacciona con rapidez y eficacia para adecuar las necesidades a los recursos". A continuación explicó que los tres ejércitos se preparan con presteza "para intensificar al máximo la potenciación de la acción conjunta que se demuestra cada vez más imprescindible en las circunstancias actuales". Precisamente, estimular y potenciar la acción conjunta es el objetivo de la próxima reorganización del Estado Mayor de la Defensa que, según anunció el ministro, se encuentra en avanzado estado de tramitación.

Serra subrayó igualmente que "la Defensa de España en el siglo XXI es una gran empresa que necesitará conocimiento y prospectiva para vislumbrar el futuro siempre incierto, organización para un mejor empleo de los recursos y, sobre todo, conjunción de esfuerzos, ya no sólo entre las Fuerzas Armadas (acción conjunta), sino con el resto de la sociedad", objetivo este último en el que "se han dado pasos importantes que comenzarán a rendir sus frutos en un inmediato futuro".

Conseguir que la sociedad española participe con mayor intensidad en las tareas de la Defensa es otro de los objetivos básicos de la política del Gobierno expuestos por el ministro. Serra anunció además que se está revisando la figura del militar del futuro, "no sólo del Régimen Jurídico del Militar Profesional, sino también sus condiciones personales y familiares, muy particularmente el caso de las viviendas militares".


Edu Fernández. RED

El Rey felicitó a las Fuerzas Armadas por el brillante papel desempeñado en operaciones de paz y humanitarias en todo el mundo.

Las últimas palabras del ministro de Defensa sirvieron de homenaje "a quienes dejaron su vida en el cumplimiento del deber, y especialmente a quienes lo hicieron víctimas del cruel y vil impacto del terrorismo".

Acto seguido Don Juan Carlos inició su alocución en la que tuvieron especial protagonismo los miembros de las Fuerzas Armadas destacados en lejanos escenarios de acción. El Rey afirmó que en estas intervenciones se



El destacamento *Icaro* recibe al Rey

La celebración de la Pascua Militar tuvo un prólogo especial para los 175 miembros del Ejército del Aire que forman el destacamento "Icaro" con la visita que el Rey efectuó a Aviano el 5 de enero para saludar y felicitar al personal allí desplegado. Don Juan Carlos llegó a la base aérea italiana procedente del aeropuerto de Mostar donde, durante la mañana, había visitado a la brigada española integrada en las Fuerzas de Estabilización de la OTAN.

Al caer la tarde aterrizaba en Aviano el Falcon 50 del 45 Grupo de Fuerzas Aéreas que transportaba al Rey y al resto de las autoridades. Le acompañaban, entre otros, el ministro de Defensa, Eduardo Serra; el Alto Representante de la Comunidad Internacional para Bosnia, Carlos Westendorp; y los jefes del Estado Mayor de la Defensa, del Ejército de Tierra y del Aire, tenientes generales Santiago Valderas, José Faura, y Juan Antonio Lombo, respectivamente.

Las autoridades se trasladaron hasta el comedor del Destacamento donde el jefe del mismo, el teniente coronel José María Maestre dio la bienvenida a Su Majestad y le hizo entrega de la primera gorra bordada con el emblema de "Icaro". Tras recibir el regalo y escuchar el "cumpleaños feliz" Don Juan Carlos manifestó "¿Qué manera hay mejor que esta, estar con mis tropas, para celebrar mi cumpleaños?". A continuación, saludó y conversó animadamente con los oficiales, suboficiales y soldados.

La visita real se prolongó durante cerca de una hora. Antes de despedirse el Rey reiteró a las tropas su agradecimiento. "España -dijo- os mira con ojos hermanos y amigos y os agradece, como yo, el esfuerzo que estáis haciendo para que la paz reine en Europa y en el mundo". Seguidamente Don Juan Carlos se dirigió hacia la pista donde el personal norteamericano de la base le despidió con un "pasillo de honor" antes de emprender viaje de regreso a Madrid.



pone de manifiesto que los Ejércitos "siguen siendo una pieza clave en la organización de los estados modernos y una institución esencial en la acción exterior de los países democráticos, que permite prevenir los conflictos y contribuir a su control pacífico en tiempos de crisis".

Por otro lado, Don Juan Carlos señaló que, como Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas, "valoro vuestro esfuerzo para adaptaros a las disponibilidades presupuestarias, vuestra entrega para mantener la capacidad operativa y vuestro generoso apoyo cuando los ciudadanos os han necesitado en situaciones de riesgo o catástrofe". El Rey expresó su satisfación al observar en sus visitas a centros y a ejercicios y actos militares, "vuestra impecable presentación y alto nivel de entrenamiento" y resaltó "el magnífico trabajo que hacéis para mantener los medios que con tanto sacrificio se depositan en vuestras manos, trabajo cada vez más exigente desde el punto de vista técnico y humano".

También se refirió el Monarca al creciente aumento del número de soldados y marineros profesionales "que, sustituyendo paulatinamente el actual sistema mixto -dijo-, permitirá obtener un rendimiento óptimo de los medios puestos a vuestra disposición". Don Juan Carlos también señaló que "el incremento del presupuesto de Defensa para este año permitirá continuar con la modernización de los ejércitos. Confío -señaló seguidamente- en que la evolución de la economía permita mantener esta tendencia y así alcanzar una mayor eficacia".

El Rey finalizó su discurso con "un recuerdo emocionado a todas las víctimas de la barbarie terrorista que, tristemente, sigue siendo actualidad a pesar de la repulsa firme y unánime de toda la sociedad española, como estos últimos meses hemos podido comprobar en manifestaciones multitudinarias que, de forma inequívoca y categórica, han exigido, a la banda terrorista y a quienes hacen posible su existencia, el abandono del secuestro, la extorsión y el asesinato. Como primer soldado de España, quiero también tener muy presentes a cuantos derramaron su sangre generosa o perdieron su vida en el cumplimiento del deber" ■

El futuro ya está aquí
La OTAN en 1997

FEDERICO YANIZ VELASCO
General de Aviación
Fotos : Servicio de Prensa de la OTAN

"La OTAN de hoy es muy distinta de la Alianza de los primeros 40 años de existencia.
Ya no estamos amenazados por una línea de confrontación Este-Oeste.
Ya no estamos sujetos a una amenazante carrera de armamentos."

De las palabras del Secretario General en la firma del Protocolo de Acceso de la República Checa, Polonia y Hungría.

El penúltimo párrafo del Comunicado Final de la reunión ministerial del Consejo del Atlántico Norte celebrado el 16 de diciembre 1997 dice: "Aceptamos con placer una invitación de los Estados Unidos para acoger la reunión de Jefes de Estado y de Gobierno en Washington en la primavera de 1999, con ocasión del 50 aniversario del Tratado del Atlántico Norte". Este párrafo con el que quiero empezar el ya tradicional resumen anual de las actividades de la Alianza Atlántica, es mucho más que una mera aceptación de una invitación para celebrar un aniversario. En la vida de las personas e instituciones hay hitos que se consideran claves y celebrar las bodas de oro es uno de ellos, especialmente si se hace con buena salud. Nuestra OTAN llegará en 1999 a esa ya respetable edad en un momento en que se consagrará su crecimiento controlado y en el que su papel habrá quedado reforzado tras una etapa de adaptación a las realidades de este fin de siglo.

El año recientemente terminado ha sido muy importante para la Organización del Tratado del Atlántico Norte y en particular para nuestra participación en la principal organización defensiva internacional. Durante los años inmediatamente anteriores la Alianza Atlántica había diseñado estrategias y adoptado iniciativas, meritorias pero parciales, para adecuarse a las realidades de la nueva y dramáticamente distinta situación geoestratégica mundial. El equilibrio de poder que caracterizó los años de la guerra fría quedó roto en 1991 y los instrumentos que garantizaban ese difícil equilibrio han desaparecido o han tenido que adaptarse a las nuevas realidades. Los órganos directores de la OTAN, conscientes de la necesidad de ser capaces de responder a la nueva situación, redactaron un nuevo Concepto Estratégico y en la Cumbre de Bruselas de 1994 dieron luz verde al inicio de un camino lleno de iniciativas. Esta aproximación firme hacia una nueva Alianza, recibió un impulso decisivo en la reunión del Consejo del Atlántico Norte a nivel de ministros de AA.EE. celebrada en la capital de la Alemania unificada el 3 de junio de 1996. En efecto, allí se decidió la adaptación interna de la Alianza y además incrementar la contribución a la seguridad y estabilidad en el área Euroatlántica, ensanchando y profundizando el dialogo y la cooperación con nuestros socios en el marco de la Asociación para la Paz (APA o PfP en inglés) y mediante un mayor desarrollo de las relaciones con Rusia y Ucrania.

Las decisiones de Berlín se fueron plasmando en el transcurso de 1997 en diferentes reuniones que tuvieron lugar en las ciudades de París, Sintra y Madrid.



Firma del Acta fundacional de la relaciones Rusia-OTAN. París, 27 de mayo de 1997.

DOS CIUDADES Y UN DESTINO

El pasado 27 de mayo se reunieron en París los jefes de Estado y/o de Gobierno de los países aliados y de Rusia para proceder a la firma del Acta fundacional sobre relaciones



Asistentes a la Cumbre de Madrid el 8 de julio de 1997.

mutuas, cooperación y seguridad entre la OTAN y la Federación Rusa. En el Acta se definen los objetivos, el mecanismo de consultas y cooperación, la forma de tomar decisiones y las acciones conjuntas que constituirán el núcleo fundamental de las relaciones entre Rusia y la OTAN. El Acta es un largo documento de más de diez páginas que, tras un preámbulo sobre las nuevas relaciones que se inician y la transformación de la Alianza, tiene cuatro capítulos.

El primero, titulado Principios, contiene una declaración sobre el reconocimiento del papel de la OSCE, que se comprometen los firmantes a fortalecer; reconoce la responsabilidad primaria del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas en el mantenimiento de la paz y seguridad internacionales y describe los principios en los que se han de basar las relaciones contempladas en el Acta. El segundo capítulo está dedicado a la descripción del Consejo Permanente Conjunto OTAN-Rusia como mecanismo para llevar a cabo las consultas y la cooperación. El tercer capítulo del Acta describe las áreas objeto de consulta y cooperación que cubren un amplio espectro de temas relacionados con la seguridad y la prevención de conflictos. El cuarto y último capítulo está dedicado a asuntos político-militares y en él se precisa que la OTAN no tiene intención, plan ni razón para desplegar armas nucleares ni para establecer lugares de almacenamiento de las citadas armas en el territorio de los futuros nuevos miembros de la Alianza.

En el mes de septiembre en Nueva York, y en Bruselas, el 17 de diciembre pasado, se celebraron reuniones del Consejo Permanente Conjunto (CPC) a nivel de ministros de AA.EE. y el 3 de diciembre tuvo lugar la primera reunión del citado Consejo a nivel de ministros de Defensa. Recientemente se ha instalado en Bruselas el nuevo Representante Militar ruso, general Zavarzin, que se reunirá mensualmente con sus colegas de la OTAN. Se puede decir que, durante los meses transcurridos desde la firma en París, ha sido notable el progreso realizado en la construcción de unas sólidas relaciones de cooperación entre la Alianza y Rusia.

Las reuniones ministeriales de primavera del Consejo del Atlántico Norte y del Consejo de Cooperación del Atlántico Norte (CCAN) tuvieron este año por marco Sintra, Portugal. Los ministros de AA.EE. aliados, reunidos el 29 de mayo, pasaron revista a los asuntos más importantes de la Alianza con especial dedicación a todo lo relacionado con la adaptación externa e in-



Durante la Cumbre de Madrid se invitó a la República Checa, Hungría y Polonia a entrar en la OTAN. Los presidentes de Polonia y la República Checa y el primer ministro de Hungría.

terna de la OTAN y con la situación en Bosnia. Respecto a la adaptación interna se comprobó que el progreso es bueno en los tres frentes de esa adaptación: la reforma de la Estructura de Mando, la puesta en acción del concepto de la Fuerzas Operativas Combinado Conjuntas y la construcción de la Identidad Europea de Seguridad y Defensa dentro de la Alianza. En la reunión se decidió proponer a los socios de cooperación en la sesión ministerial del CCAN, la creación del Consejo de Asociación Euroatlántica (CAE o EAPC usando la más habitual sigla inglesa). Los socios aceptaron la propuesta y por ello la reunión de Sintra fue la última del CCAN. Tras seis años de trabajos en los que se consiguió un espíritu de dialogo y cooperación entre sus miembros se puede decir que el CCAN ha cumplido su misión. El nuevo consejo pretende reunir las experiencias positivas del CCAN y de la Asociación para la Paz (PfP) y proporcionar un marco general para realizar consultas políticas más intensas y para lograr una PfP reforzada. Numerosos jefes de Estado y Gobierno se reunieron el 9 de julio en Madrid bajo el manto del recién creado EAPC y el 17 de diciembre tuvo lugar en Bruselas la reunión ministerial de fin de año. El EAPC está profundizando las consultas y la cooperación de carácter político y reforzando la transparencia entre los 44 estados miembros.

DE MADRID AL FUTURO

En Madrid se celebró la reunión más importante del año, pues en la sesión del Consejo del Atlántico Norte participaron los jefes de Estado y de Gobierno de los países miembros. La Declaración sobre la Seguridad y Cooperación Euroatlántica es un documento de gran calado que en sus 27 puntos hace un repaso exhaustivo a los temas relevantes de la sesiones celebradas en el Campo de las Naciones. En ese documento, los reunidos resaltan como con la creación del Consejo de Asociación Euroatlántica (EAPC), la firma del Acta fundacional con Rusia el 27 de mayo y la firma de la Carta con Ucrania se habían reforzado sustancialmente las relaciones con los socios de cooperación. Se recordaba también que la Defensa Colectiva sigue siendo función primordial de la Alianza, se señalaba que está desarrollándose una nueva OTAN, una nueva OTAN para una Europa nueva y no dividida.



Firma de la Carta OTAN- Ucrania. El Presidente de Ucrania, L. Kuchma, y el Presidente del Gobierno, José María Aznar.

Se indicaba igualmente en la declaración que, tras el análisis de los factores relevantes para asegurar que la efectividad militar se mantiene, se invitaba a la República Checa, a Polonia y a Hungría a comenzar las conversaciones para el ingreso en la OTAN. Las intensas negociaciones culminaron el 16 de diciembre de 1997 con la firma de los protocolos de acceso de esos países en una ceremonia que en palabras del Secretario General "es una clara señal de la transformación de la OTAN y de hasta qué punto hemos superado las divisiones de Europa". El proceso de ratificación se espera se complete a tiempo de permitir que la pertenencia sea efectiva para el cincuenta aniversario del Tratado de Washington en abril de 1999. Los reunidos en Madrid reafirmaron que la OTAN permanece abierta a nuevos miembros según lo previsto en el artículo 10 del Tratado del Atlántico Norte y señalaron que ningún país democrático europeo cuya admisión cumpliese los requisitos del Tratado dejará de ser considerado.

En Madrid, se recomendó a los futuros aspirantes su participación activa en el EAPC y en la Asociación para la Paz (PfP) y se indicó que se continuará un dialogo intensivo con las naciones aspirantes dado que el proceso se revisará en la próxima reunión del mismo nivel en 1999. Los reunidos decidieron que el Proceso de Revisión y Planeamiento PfP (PARP) empleado con los socios se aproximará al proceso de Planeamiento de Fuerzas aliado y declararon que se abre la posibilidad a los países socios de establecer misiones diplomáticas ante la OTAN al amparo del Acuerdo de Bruselas que entró en vigor el 28 de marzo de 1997. En la ya citada reunión del EAPC, celebrada el 17 de diciembre, los ministros y representantes reunidos se congratularon de las decisiones de establecer elementos PfP en determinados cuarteles generales aliados y de la continuación de la profundización del PARP.

Las relaciones con Rusia fueron objeto de atención detallada destacándose la importancia del Acta fundacional y la creación del Consejo Permanente Conjunto (CPC) que como ya se ha mencionado ha iniciado su andadura con varias reuniones en 1997.

Respecto a Ucrania se destacó la importancia de las relaciones con ese gran país refrendada con la firma, el día 9 de julio, de la Carta sobre una Asociación entre la OTAN y Ucrania. La primera reunión de la Comisión OTAN-Ucrania, establecida en la Carta firmada en Madrid, tuvo lugar en Bruselas a nivel ministerial el 16 de diciembre pasado. En esa ocasión, ade-

más de revisarse el desarrollo de las actividades previstas en la Carta, se firmó un memorándum sobre Planeamiento de Emergencias Civiles y preparación contra desastres entre la Alianza y Ucrania. La próxima reunión de la Comisión al mismo nivel ministerial será en la primavera de este año.

El Consejo reunido en la capital de España, en la línea de prestar atención al área mediterránea, decidió la creación del Grupo de Cooperación Mediterránea que tendrá la responsabilidad del diálogo con los países de la zona no pertenecientes a la Alianza. Se reconocía también en la Declaración el progreso realizado en la adaptación interna y los avances en el desarrollo de la Identidad Europea de Seguridad y Defensa (IESD) dentro de la Alianza y en la implantación del concepto de Fuerzas Operativas Combinado Conjuntas (FOCC, más conocidas por la sigla de su nombre en inglés, CJTF). En el marco del desarrollo de la IESD en la Alianza, se endosaron las decisiones tomadas respecto a las disposiciones sobre un mando europeo dentro de la OTAN para preparar, apoyar, mandar y conducir operaciones dirigidas por la UEO usando capacidades y medios de la Alianza. El Consejo declaró que se había avanzado sustancialmente en el desarrollo de una nueva estructura de Mando habiéndose identificado los elementos esenciales de esa nueva Estructura que servirán de base para posteriores trabajos. Los miembros de la estructura militar integrada de la Alianza se congratularon del anuncio hecho por España de su disposición a participar plenamente en la nueva estructura de Mando una vez que se haya llegado a un acuerdo sobre ella. El Consejo decidió examinar el Concepto Estratégico, adoptado en la reunión de Roma de 1991, para asegurarse de que es consistente con los retos actuales y la nueva situación de seguridad en Europa. Los reunidos se reafirmaron en su apoyo al fortalecimiento de la OSCE y a su trabajo sobre un Modelo de Seguridad para Europa para el siglo XXI, realizado de acuerdo con la decisión de la Cumbre de 1996 de esta organización. Los jefes de Estado y Gobierno reunidos urgieron a Rusia a ratificar sin tardanza el tratado START II para que pueda comenzar la negociación del START III y se felicitaron de la entrada en vigor del Acuerdo de Flanco del Tratado sobre Fuerzas Armadas Convencionales en Europa (FACE). La declaración termina con la condena sin paliativos de todos los actos de terrorismo internacional y con una muestra de profundo agradecimiento por la gentil hospitalidad del Gobierno de España.



El ejercicio "Cooperative" SAFEGUARD" mostró un nuevo aspecto de las actividades con los socios de cooperación. Equipos de rescate de Estonia e Islandia. Julio de 1997.

La Declaración fue el principal documento de la Cumbre pero en los dos intensos días de julio se produjeron otros comunicados y la firma de documentos de gran interés algunos de los cuales ya se han mencionado. Las decisiones de Madrid se han empezado a materializar y continuarán haciéndolo en los próximos meses. La Cumbre en sí misma fue un éxito innegable pues, por primera vez, la OTAN reunió a 23 primeros ministros o jefes de Gobierno y 14 jefes de Estado que tomaron decisiones que afectará grandemente al futuro de la Alianza.

DICIEMBRE EN BRUSELAS

Finalizó 1997 con las reuniones de otoño en la capital de Bélgica de diversos órganos rectores de la OTAN. A las ya tradicionales sesiones de alto nivel del Comite Militar y del Consejo se han ido sumando las de los diversos consejos y órganos de cooperación creados a lo largo de estos últimos años, alcanzando un total de 16. Las más destacadas de esas ultimas reuniones se han mencionado y comentado someramente en el punto anterior. En las próximas líneas se van a recoger temas de interés prioritario del Comunicado Final de la más importante de las reuniones de fin de año: la del Consejo del Atlántico Norte a nivel de ministros de AA.EE.. Siguiendo ese comunicado se pueden ver las inquietudes y logros de la Alianza durante el año 1997. Ese comunicado además recoge habitualmente las ideas fundamentales de las otras reuniones celebradas en fechas cercanas.

El Consejo recibió el informe sobre la finalización de las conversaciones de acceso de los tres países señalados en Madrid y se alegra de su disposición para asumir los derechos y obligaciones de pertenecer a la OTAN y de satisfacer los compromisos políticos que eso conlleva. Respecto a las implicaciones presupuestarías se estima que



Reunión del Comité Militar a nivel de Jefes de Estado Mayor de la Defensa el 1 de diciembre de 1997. El general Valderas es presidente de honor del Comité Militar.

los costes asociados con el acceso de los tres invitados serán asumibles y que serán proporcionados los recursos necesarios para responder a esos costes.

El progreso en la implementación del Documento Básico del Consejo de Asociación Euroatlántica (EAPC), el establecimiento de un creciente número de misiones diplomáticas de los países socios ante la alianza y la finalización y aprobación del Plan de Acción del EAPC para 1998-2000 son muestras según los reunidos de la vitalidad y eficacia de la nueva asociación heredera del desaparecido Consejo de Cooperación.

Respecto a la PfP se resalta en el Comunicado la decisión de establecer elementos PfP en los niveles estratégico y regional de la estructura de mando, el establecimiento de puestos militares internacionales para los socios en la Célula de Coordinación de la Asociación para la Paz (PCC en su sigla inglesa) y las nuevas propuestas para el posterior desarrollo del ya mencionado PARP.

Las relaciones OTAN-Rusia fueron también tratadas y como novedad se anunció la apertura en Moscú del Centro de Documentación de la Alianza el 31 de enero de este año según lo previsto en el Acta fundacional. Ucrania también fue objeto de atención y se señala la firma, ya mencionada, de un memorándum sobre Planeamiento de Emergencias Civiles y preparación contra desastres y el apoyo al funcionamiento del Centro de Información y Documentación OTAN en Kiev.

El Consejo recibió informes muy completos sobre el desarrollo de la futura estructura de Mando, sobre la implementación del concepto de Fuerzas Operativas Combinadas Conjuntas (FOCC o CJTF) y sobre la construcción de la IESD. La nueva estructura de Mando tendrá dos Mandos Estratégicos (SC) uno para el Atlántico y otro para Europa. El SC Atlántico tendrá tres Mandos Regionales (RC), RC Oeste (Norfolk), RC Este (Northwood) y RC Sureste (Lisboa) y los llamados Mandos Combatientes STRIKFLTLANT y SUBACLANT, ambos con base en Norfolk. El SC Europa tendrá según lo previsto dos Mandos Regionales: RC Norte (Brunssum) y RC Sur (Nápoles). En el RC Norte se encuadran dos Mandos Componentes (CC), CC Aire (Ramstein) y CC Nav (Northwood), y tres Mandos Subregionales Conjuntos (JSRC): JSRC Centro (Heidelberg), JSRC Noreste (Karup) y JSRC Norte (Stavanger). El RC Sur tendrá dos Mandos Componentes situados en Nápoles, CC Aire y CC Nav, y cuatro Mandos Subregionales Conjuntos: JSRC Sureste (Izmir), JSRC Sur Central (Larissa), JSRC Sur (Verona) y JSRC Suroeste (Madrid). En esta nueva estructura hay 20 cuarteles generales con una notable reducción sobre los 65 actuales. Las autoridades militares de la Alianza tendrán que preparar un plan detallado para efectuar la transición de la antigua estructura a la nueva.

Los ministros de AA.EE. acogieron con alegría el anuncio de la intención de España de tomar parte en la nueva estructura Mando aliada según el acuerdo a que se ha llegado en los términos que se han copiado anteriormente. Los reunidos piensan que la participación completa de España incrementará su contribución global a la seguridad de la Alianza, ayudará a desarrollar la Identidad Europea de Seguridad y Defensa dentro de la OTAN y fortalecerá el nexo transatlántico.

En relación al concepto CJTF, a la IESD y a las relaciones OTAN-UEO, el Consejo se congratuló de los avances conseguidos en la implementación del primero, en la construcción de la segunda y en fortalecimiento de las relaciones con la UEO.

Los ministros conceden especial importancia a los significativos acontecimientos y cambios políticos que han ocurrido desde 1991 cuando los jefes de Estado y Gobierno de la Alianza adoptaron en Roma el vigente Concepto Estratégico. Por ello el Consejo aprueba la realización, en el marco propuesto, del examen y actualización



Asistentes a la reunión ministerial del Consejo Atlántico, el 16 de diciembre de 1997.

en lo que sea preciso del Concepto Estratégico de la Alianza. El trabajo ha comenzado a principios de este año y será presentado a los jefes de Estado y gobierno en la próxima Cumbre de abril de 1999.

La OTAN ha contribuido y contribuye a la consolidación de la paz en Bosnia con la participación de 16 aliados y otros 20 países, de los cuales 14 son socios de cooperación. Tras las consultas mantenidas con las naciones no aliadas que participan, se confirma que SFOR continuará con sus actuales niveles de fuerza, con algunos ajustes, hasta que se determine lo contrario. De acuerdo con lo anterior y teniendo en cuenta las conclusiones de la Conferencia de Implementación de la Paz celebrada en Bonn la semana anterior al Consejo, se ha pedido a las autoridades militares de la OTAN que preparen opciones para la continuidad de una presencia militar, liderada por la Alianza, después de la finalización del mandato de la SFOR en junio de este año.

En el Comunicado se incluye también la posición aliada, ya conocida sobre temas tales como: la urgencia de la ratificación por Rusia del tratado START II, los riesgos de la Proliferación, las actividades del Comité Conjunto sobre Proliferación y sus grupos subordinados, las actividades de la OSCE, y la situación del tratado CFE.

CAMINO POR DELANTE

Al recordar las actividades de la Alianza durante el año 1997, es preciso recordar con especial cariño, el esfuerzo diario y anónimo de muchas personas, militares y civiles, que en las unidades aliadas en Bosnia-Herzegovina, o destacadas en las bases italianas y en otros lugares, sirven a la causa de la paz y arriesgan su vida por ella. Esa labor de primera línea está apoyada por miles de personas que en cuarteles generales y en otros organismos aliados sirven a la causa común de la OTAN. La contribución del Ejército del Aire en esa tarea es destacada y destacable, como se ha reflejado en el número de noviembre de 1997 de la RAA.

En este año y en los próximos, la OTAN va a sufrir una renovación importante y España va a tener una creciente participación y protagonismo en ese cambio. El Mando Subregional Conjunto Suroeste (Madrid) va a ser el único cuartel general totalmente nuevo de la nueva Estructura de Mando. Por otra parte, participar en esa estructura conlleva estar presente en otros CGs, especialmente en aquellos situados en zonas donde nuestros intereses pueden verse afectados. El nuevo CG es preciso crearlo y dotarle de adecuados recursos humanos y materiales y aunque sea un CG aliado es obvio el papel destacado que nuestras Fuerzas Armadas han de jugar en él. A los otros cuarteles generales de interés es preciso enviar un número mínimo de personas que aseguren nuestra presencia y participación en el planeamiento y en la toma de decisiones.

Nuevas naciones van a formar parte de la Alianza y las relaciones con los socios se van a reforzar notablemente, como lo demuestra la creación del nuevo EAPC. En este área como en muchas otras, tenemos que aportar nuestras ideas y esfuerzos para poder influir en el desarrollo de la nueva Alianza y que este se haga de acuerdo con nuestros intereses. La tarea es difícil pero es necesario afrontarla con una visión de conjunto y una clara determinación de prioridades. Pertenecer a la Alianza tiene evidentes ventajas pero supone también unas obligaciones y compromisos. No hay respuestas sencillas al reto que es preciso afrontar. El primer paso es conocer la situación compleja y de cambio en que vive la OTAN y con una aproximación racional y sistemática intentar encontrar nuestra postura en cada asunto. Reflexión, estudio serio y análisis en profundidad ayudarán a encontrar el camino mejor para seguir adelante y que nuestro papel en la organización defensiva más importante del mundo sea el que nos corresponde. ■

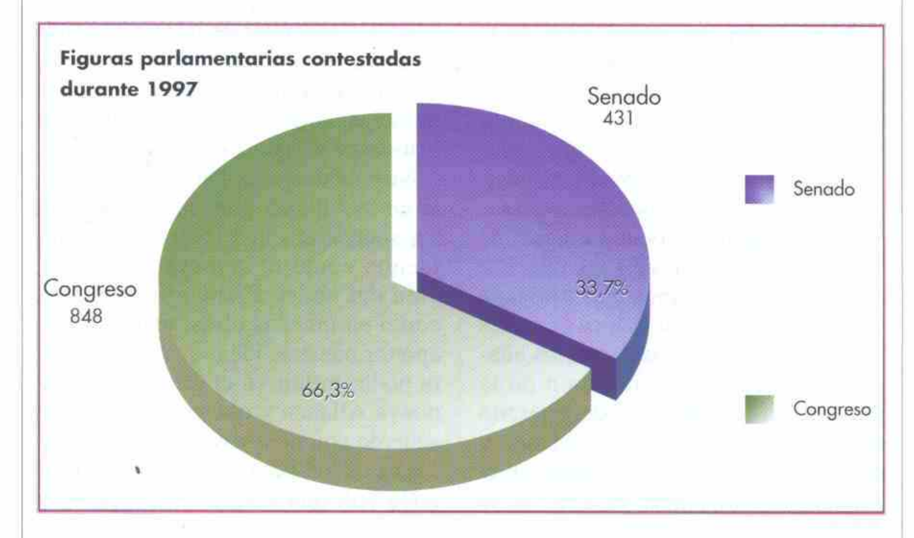
Actuaciones del Departamento durante 1997

José Antonio Compañy Follana
Teniente Coronel de Aviación

El año 1997 estuvo marcado por la integración de España en la Nueva Estructura Militar de la OTAN (NEM), la continuación del proyecto de profesionalización de las Fuerzas Armadas y la iniciación del nuevo ciclo de planeamiento de la defensa. Asimismo, de forma destacada, nuestras Fuerzas Armadas han continuado participando en el proceso de pacificación de la antigua Yugoslavia dentro de la Fuerza Multinacional de SFOR y contribuyeron con la "Operación ALBA" al mantenimiento de la paz, la distribución de ayuda humanitaria y al proceso electoral en Albania.

ACTIVIDAD PARLAMENTARIA

La actividad del Ministerio en relación con las Cortes españolas ha sido colosal. Se realizaron durante el año 1.279 figuras parlamentarias, 848 en relación con el Cóngreso de los Diputados y 431 con el Senado.



Teniendo en cuenta el proceso de plena profesionalización de las FAS, es natural que un gran número de comparecencias del ministro, JEMAD, secretario, subsecretario, jefes de Estado Mayor de los tres Ejércitos, directores generales de Personal y de Reclutamiento, ante la Comisión Mixta Congreso-Senado estuvieran relacionadas con este tema. Otro asunto que también implicó a tantas autoridades del Ministerio de Defensa fue la Ley de Presupuestos Generales del Estado para 1998.

Además habría que resaltar las comparecencias del ministro, e incluso del presidente del Gobierno, para informar sobre la adaptación interna de la Alianza Atlántica y de la integración en la Nueva Estructura Militar de Mandos.

Otros temas importantes que merecieron la atención de sus señorías fueron la nueva Directiva de Defensa Nacional, la participación española en la operación de paz en Albania y la prohibición de la fabricación, uso y almacenamiento de las minas antipersonales y la destrucción de los stock existentes.

ORGANIZACIÓN

El año transcurrido se ha caracterizado por la constitución de la estructura del Mando Operativo de las Fuerzas Armadas, la publicación del Reglamento de Cuerpos, Escalas y Especialidades Fundamentales y por una profunda reestructuración del Ejército de Tierra. Asimismo, se ha reestructurado el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN) y el Instituto Español de Estudios Estratégicos (IEEE).

El R.D. 1250/97 por el que se constituye la estructura de Mando Operativo de las Fuerzas Armadas permitirá, bajo la autoridad del jefe de Estado Mayor de la Defensa, establecer las organizaciones operativas más adecuadas para el cumplimiento de las misiones que se le encomienden. El R.D. 2887/ 97, sobre el Régimen del Personal Militar Profesional, sanciona el Reglamento que tiene por objeto regular los cometidos y facultades de los militares de carrera, según el cuerpo y escala a los que pertenezcan y el régimen básico de las especialidades fundamentales que pueden existir en cada una de las Escalas.

Relevos de altos cargos

Durante 1997, en el Departamento se han producido los siguientes relevos: jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, teniente general Juan A. Lombo López; jefe del Estado Mayor de la Armada, Almirante Antonio Moreno Barberá; director general de Política de Defensa, almirante



Durante la Cumbre de Madrid, celebrada en los días 8 y 9 de julio, se tomaron decisiones de especial relevancia en el futuro de la seguridad europea.

Francisco Torrente Sánchez; director general de Personal, general división José A. Cervera Madrigal; director general de Reclutamiento y Enseñanza Militar, Jesús M. Perez Esteban; director del Gabinete Técnico del ministro, general de brigada Luis Alejandre Sintes y director del Gabinete Técnico del Subsecretario, contralmirante Antonio González-Aller Suevos.

Profesionalización de las Fuerzas Armadas

La plena profesionalización de las FAS españolas es uno de los proyectos estrella del Departamento; el modelo para alcanzarla está en fase de estudio por la Comisión Mixta Congreso-Senado que previsiblemente tendrá sus conclusiones a principios de 1998. Para establecer estas conclusiones, en dicha Comisión han comparecido 51 autoridades civiles y militares, españolas y extranjeras; también se ha remitido un Objetivo de Fuerza Conjunto "tentativo" que establece los efectivos de tropa y marinería profesional en unos 120.000 hombres y mujeres.

Durante el año transcurrido, la Comisión de Seguimiento del proceso de implantación del Nuevo Modelo de FAS y sus Grupos de Trabajo han estado preparando los estudios necesarios para la plena profesionalización del Ejército español; asimismo, se está estudiando la legislación vigente para adaptarla al nuevo modelo.

Los presupuestos para 1998 contemplan aumentar en 12.500 los militares de empleo de tropa y marinería profesionales.

PLANEAMIENTO DE LA DEFENSA

El 17 de junio de 1996, la Junta de Defensa Nacional decidió cancelar el ciclo de planeamiento de la defensa militar y comenzar uno nuevo adaptado a las directrices generales de la política de defensa del nuevo Gobierno; para ello, era necesario promulgar una nueva Directiva de Defensa Nacional (DDN). Esto sucedía el 14 de enero de 1997 durante la reunión de la Junta de Defensa Nacional, que presidida por S.M. El Rey y con la presencia, por primera vez, de S.A.R. El Príncipe de Asturias, aprobó la DDN 1/96 que inicia el nuevo ciclo de planeamiento y en la que se marcan los objetivos de la política de defensa : Consolidar la participación de España en las organizaciones internacionales de seguridad y defensa, mejorar la eficacia de nuestras Fuerzas Armadas y conseguir un mayor apoyo social al dispositivo de Defensa.



El teniente general Juan A. Lombo López, nombrado Jefe de Estado Mayor del Aire en 1997.

Promulgada la DDN 1/96 y analizadas las Estimaciones de Personal, Militar y Política, el 31 de julio de 1997 el ministro de Defensa sanciona la Directiva de Defensa Militar 1/97 (DDM 1/97) que define las líneas generales de actuación y establece los criterios por los que se han de regir las Fuerzas Armadas y el Órgano Central del Ministerio de Defensa para alcanzar los objetivos marcados por la DDN 1/96.

Al final del año 97, la Junta de Jefes de Estado Mayor analizó el Concepto Estratégico 97 con lo que en 1998 se culminará el actual ciclo de planeamiento con el establecimiento del Objetivo de Fuerza Conjunto y la promulgación del Plan Estratégico Conjunto 98.

RELACIONES INTERNACIONALES

Como se expresaba con anterioridad, el año ha estado marcado por la Cumbre de Madrid y por nuestra total integración en la estructura militar de la Alianza Atlántica.

Organización del Atlántico Norte (OTAN).

Durante la Cumbre de Madrid, celebrada los días 8 y 9 de julio, se tomaron varias decisiones de especial relevancia para el futuro de la seguridad europea, entre las que sobresalen

- Ampliación de la OTAN a tres países del Este y Centro de Europa (Polonia, República Checa y Hungría), con la firma de los Protocolos de adhesión el pasado 16 de diciembre.
- Acta Fundacional de las relaciones OTAN - Rusia y la puesta en

marcha del Consejo Conjunto Permanente.

- Carta de relaciones OTAN-Ucrania.
- Creación del nuevo Consejo de Asociación Euroatlántico (EAPC).
- Creación del Grupo de Cooperación del Mediterráneo (MCG).

El Departamento ha participado muy activamente en todas las acciones relacionadas con el Estudio a Largo Plazo (Long Term Study - LTS) que lleva a cabo la adaptación interna de la Alianza. Así, el 2 de diciembre, el Comité Militar de la OTAN aprobó la Nueva Estructura Militar de Mandos (NEM) y ese mismo día, en la Reunión del Consejo Atlántico Norte (CAN), el ministro de Defensa anunció la intención de España de formar parte de la NEM; posteriormente, el 16 de diciembre, el ministro de Asuntos Exteriores presentó la misma decisión en la Reunión del CAN a su nivel. Como resultado de lo anterior, la Alianza ha dado la bienvenida a España en la Nueva Estructura Militar, en la que dispondrá de un Cuartel General Subregional de 3° nivel.

En septiembre, se designa al capitán de Navío Fernandez del Pozo como comandante de la STANAVFORMED, esta es la primera vez que un militar español esta al mando de fuerzas de la OTAN.

Con relación al Programa NAEW, se continuaron las negociaciones para concretar la adhesión al Programa de aeronaves E-3A en 1998 y a la Fuerza NAEW en 1999. A finales de noviembrè, el presidente de Gobierno autorizó las declaraciones del ministro de Defensa sobre nuestra adhesión durante la Reunión Ministerial OTAN de los días 1 y 2 de diciembre. A partir de ese momento, se inició el procedimiento de aprobación por las diferentes naciones del NAEW que concluirá, previsiblemente, a finales de enero del 98, con la firma de España.

Unión Europea Occidental (UEO)

Se ha participado activamente en el importante desarrollo que ha tenido la UEO durante este último año. A destacar la Conferencia Intergubernamental, finalizada en junio de 1997, donde se han establecido las bases que van a regular las relaciones entre la UEO y la Unión Europea durante los próximos años.

Por otro lado, se han impulsado las relaciones de cooperación con la OTAN, desarrollando el concepto de Identidad Europea de Seguridad y Defensa que permitirá la realización de operaciones lideradas por la UEO, haciendo uso de medios y capacidades de la OTAN.

En el plano interno, se han alcanzado importantes decisiones que repercutirán en el proceso de adaptación de la propia UEO, como es la de reorganizar sus elementos militares, creándose el Comité Militar (como en la OTAN), reorganizar el papel de los delegados militares y crear el "WEU Military Staff" que englobe a la actual Célula de Planeamiento y Centro de Situación.

Eurocuerpo, Eurofor y Euromarfor

El EUROCUERPO se constituyó después de la Cumbre franco-alemana de la Rochelle, en 1992, con unidades de Francia y Alemania a las que posteriormente se unieron Bélgica, Luxemburgo y España. El 1 de julio de 1994, el Consejo de Ministros español decidió la incorporación, de forma progresiva, de nuestro país en el EUROCUERPO y la DDM 1/97 determina nuestra participación a nivel de una División Mecanizada. Durante 1997 se ha continuado en el desarrollo de los procedimientos de todo orden que harían posible el empleo del Eurocuerpo en una misión acordada por los países participantes.

La EUROFOR es una unidad multinacional creada por España, Francia e Italia, a las que se adhirió Portugal, para contribuir al desarrollo de la Identidad Europea de Seguridad y Defensa y para que actúe en los tipos de misiones definidos en la Declaración de Petersberg (jun. 92). Es una fuerza terrestre de entidad máxima División, a la que España contribuye con una brigada (DDM 1/97) ligera y fácilmente desplegable que contará con un Cuartel General (CG) permanente con sede en Florencia y unas unidades "a disposición". El primer comandante de Eurofor es el general español Ortuño, que ha centrado su labor en alcanzar la operatividad del CG (alcanzada en noviembre de 1997) y en activar una fuerza para el ejercicio "EOLO-98".

Otra unidad multinacional y creada con el mismo propósito que Eurofor, es EUROMARFOR : Fuerza Marítima con capacidad aeronaval y anfibia, preestructurada y no permanente. Su mando se organiza en dos niveles: un comandante que se nombra por turno anual entre los almirantes de la Flota de los países miembros y un comandante táctico que se designará cada vez que se active la fuerza. La participación española en esta unidad, según DDM 1/97, podrá variar desde un grupo de unidades menores hasta una fuerza aeronaval con capacidad anfibia del tamaño de un Batallón Reforzado de Infantería de Marina.

Fuerza anfibia hispano-italiana (FAHI)

Durante el año 97, se desarrolló la iniciativa, relativa a la creación de una FAHI, que nació en la Cumbre de Presidentes de Gobierno de España e Italia, celebrada en Valencia el 16 SEP 96. Con ocasión de una nueva Cumbre Hispano-Italiana, el 10 SEP 97 en Bolonia, los ministros de Defensa de ambas naciones firmaron una Declaración Conjunta sobre dicha FAHI. Posteriormente, los JEMAD,s de los dos países, desarrollaron el "Concepto de Empleo de la Fuerza" que fue firmado el 27 OCT 97 en Bonn, con ocasión de la reunión de JEMAD,s de la UEO. A partir de ese momento, han comenzado las negociaciones en detalle para poner en marcha ese concepto de empleo y para la constitución de la fuerza que tendrá lugar en 1998.

Desarme

Se ha contribuido junto al Ministerio de Asuntos Exteriores en la revisión del Tratado Face, que definirá el modelo de Seguridad Europea del Siglo XXI, participando activamente en todas las reuniones del "High Level Task Force" (HLTF) en Bruselas, en las que se ha adoptado el consenso entre los aliados en la redefinición de los nuevos Techos Nacionales y Territoriales que se ofrecen a la Federa-

ción Rusa ante los cambios de la situación política europea actual (ampliación de la OTAN). Se han conseguido las cantidades acordadas por el JEMAD y los cuarteles generales en cuanto a mínimos niveles de Techos Nacionales y Territoriales y a los mínimos niveles de fuerza, establecidos en una división mecanizada reforzada, ante la posibilidad de un despliegue temporal en nuestro territorio en caso de crisis.

También se ha participado, junto a representantes del MAE, en las reuniones de Bruselas, Oslo y Ottawa, donde España firmó la Convención "ad-referéndum" sobre la prohibición total de fabricación, almacenamiento uso y destrucción de minas antipersonal. Se ha redactado el texto del anteproyecto de Ley que será presentado ante las Cortes para su aprobación próximamente y se ha confeccionado un documento sobre el planeamiento y valoración de la destrucción de las minas, destrucción que se realizará en un plazo de tres años, inferior en uno a lo marcado en la Convención.

La Convención para las Armas Químicas entró en vigor el 29 de abril de 1997. Se ha participado activamente en el planeamiento, definición y constitución de la autoridad nacional para las Armas Químicas (ANPAQ), cuya presidencia recae en el subsecretario del MAE, nombrándose como coordinador del ministerio de Defensa al subdirector general de Tecnología y Centros de la DGAM. Actualmente se trabaja en el "Proyecto de Ley de Medidas de Control de Sustancias Químicas susceptibles de desvío para la fabricación ilícita de Armas Químicas".

El Tratado de Cielos Abiertos sigue sin entrar en vigor por la negativa de Rusia, Ucrania y Bielorrusia de ratificarlo. Sin embargo, se ha realizado un vuelo de entrenamiento trinacional (España-Bélgica- Portugal) en la B.A. de San Javier (Murcia), dentro de las actividades que para la aplicación del Tratado está llevando a cabo el Grupo de Países Asociados al Sistema de Obtención de Datos (COPS); también se ha confeccionado el texto definitivo del Acuerdo Técnico de Cesión de las Cámaras españolas KS-87 al Grupo del POD.

En cuanto al Tratado de Prohibición de Ensayos Nucleares, la organización del mismo ha pedido apoyo a España a través de sus FAS. De momento la Armada ha ofrecido la posibilidad de establecer una estación de seguimiento sismológico en la isla de Alborán, similar a la de Sonseca.

Entre los programas comunes gestionados por Defensa destaca el programa de observación de satélites Helios II.

Relaciones bilaterales

La actividad en este campo ha sido febril, tanto por parte del ministro como de DIGENPOL. Cabe destacar las visitas a España de los ministros de Defensa de Chile, Sr. Edmundo Pérez Yoma, durante la cual se firmaron el Protocolo de Cooperación entre Ministerios y el Estatuto para la Comisión Mixta Hispano-chilena; de Alemania, Sr. Volker Ruhë; de Polonia, Sr. Stanislaw Dobrzanski, de Hungría, Sr. György Keleti y el Príncipe Sultán Bin Abdulaziz, ministro de Defensa de Arabia Saudita

Nuestro ministro visitó Eslovenia, firmándose el Procolo de Cooperación entre ambos Ministerios de Defensa; también Centro América y Finlandia, con la firma de un MOU sobre cooperación en equipos de defensa, investigación y desarrollo, producción, abastecimiento y mantenimiento. También viajó a los Emiratos Árabes Unidos para asistir a la inauguración de la Feria Internacional de Armamento IDEX y a Washington, donde se entrevistó con el secretario de Defensa de los EE.UU., William Cohen.

Asimismo, durante el año se firmaron el Estatuto de la Comisión Mixta Hispano-Eslovena y la segunda prórroga de la vigencia del Convenio de Cooperación para la Defensa entre el Reino de España y los Estados Unidos de América hasta el 4 de mayo de 1999.

MATERIAL

Por parte de la Dirección General de Asuntos Económicos se ha elaborado un escenario económico para el período 1998-2003, que recoge el impacto de la modernización y profesionalización de las FAS. En base a este escenario y al informe de la Ponencia de la Comisión Mixta Congreso-Senado se procederá a redactar la necesaria Ley de Dotaciones para las FAS en el período antes citado.

La Secretaría de Defensa, a través de su dirección general de Armamento y Material, ha gestionado múltiples programas a cargo del Estado Mayor de la Defensa y de los tres Ejércitos. En cuanto a los programas comunes hay que destacar los del Sistema Conjunto de Telecomunicaciones Militares, Programa de Guerra Electrónica "SANTIAGO", Sistema Español de Comunicaciones por Satélite y el Programa de satélites de observación HELIOS II.

También conviene resaltar la adquisición de 144 vehículos de combate PIZARRO y 219 carros de combate LEOPARDO para el Ejército de Tierra; la construcción de 4 Fragatas F-100, de un segundo Buque de Asalto Anfibio LPD-2 y de 4 Buques Cazaminas para la Armada y la firma de los MOU,s, por los Ministros de Defensa, de las fases de inversión para la producción, producción en serie y de apoyo logístico del programa EF-2000 para el Ejército del Aire.

ACTIVIDADES DE LAS FUERZAS ARMADAS

Como se indicó anteriormente, nuestras FAS centraron sus esfuerzos en la participación en Misiones de Paz y en la plena integración en la NEM de la OTAN (en el plano internacional), en la plena profesionalización y en el nuevo Ciclo de Planeamiento de la Defensa (en el plano nacional). Además, se continuó con las reestructuraciones para adaptarse a la nueva legislación sobre mandos operativos y los ajustes presupuestarios y de plantillas.

Como en años anteriores, nuestras FAS participaron en ejercicios y maniobras de la OTAN, UEO, multilaterales, bilaterales y nacionales, demostrando una vez más el alto nivel de instrucción y adiestramiento de nuestros hombres y unidades. A continuación se destacan, sucintamente, las actividades más sobresalientes de nuestras FAS.

Bosnia

Durante el año pasado se mantuvo la participación española en la Fuerza de Estabilización (SFOR) para hacer cumplir los acuerdos de Dayton. Nuestras fuerzas han contribuido decisivamente, en su zona de responsabilidad, para alcanzar los objetivos marcados a las fuerzas multinacionales lideradas por la OTAN; su participación no ha pasado desapercibida y ha mercido el elogio de altos mandatarios y de las autoridades de la Alianza.

El Ejército de Tierra mantiene desplegada una fuerza de nivel Brigada en la antigua Yugoslavia (Operación JOINT GUARD), con unos efectivos aproximados de 1.600 hombres. Durante 1997, se produjeron cuatro relevos : Brigada de la Legión (SPABRI III), Brigada Aerotransportable (SPABRI IV, GALICIA), Brigada Mecanizada de Botoa (SPABRI V, EXTREMADURA) y la Brigada Aragón (SPABRI VI) actualmente en zona. El despliegue de la SPABRI se realiza en Medugorje, Dracevo, Mostar y Trevinje; además hay personal español en el Cuartel General de SFOR en Sarajevo y en el Cuartel General de la División Multinacional Sureste en Mostar. Los principales acontecimientos que afectaron a nuestros soldados fueron las elecciones croatas y de la República Srpska, la toma del repetidor de vértice Leotar (Operación Bossanova), el ataque de un blindado español y la explosión de un coche bomba en Mostar.

La Armada participó en la Operación SHARP GUARD de SFOR, en el Adriático, con las Fragatas "Santa María" y "Numancia" durante los meses de marzo y julio respectivamente.

El Ejército del Aire continúa prestando su apoyo al Ejército de Tierra, a la V ATAF y prosigue con su Destacamento ICARO que participa en la Operación DELIBERATE GUARD manteniendo operativos en zona 4 aviones EF-18 (C-15), 1 KC- 130 (TK-10), 1 T-12 (Casa 212) y 3 equipos TACP (Equipos de Control Aéreo Táctico). Las misiones realizadas figuran en el gráfico siguiente:

OPERACION	TIPO AVION	HORAS VUELO	PASAJEROS	CARGA	COMBUSTIBLE TRANSFERIDO
APOYO E.T.	T-17 T-10 T-19	1.795	15.374	1.069.846 Kgs.	
ICARO	C-15 T-10 T-12 T-17 T-19	2.428 810 12:30 15 914	7.100	538.782 Kgs.	
APOYO V ATAF	T-12	988	1.728	3.613 Kgs.	
DELIBERATE GUARD	C-15 TK-10	2.279 593			3.157.500 litros
Conducciones TACP			1.605 (139 LASER)		

Albania

Ante la caótica situación en Albania, la ONU, mediante resolución de su Consejo de Seguridad, autorizó la creación de una fuerza multinacional para la protección de la entrega de ayuda humanitaria.

Italia lidera el grupo de naciones que se ofrecen para constituir dicha fuerza internacional. Comienza la Operación Alba, las tropas españolas, que bajo bandera de Naciones Unidas participarán en la operación, salieron del puerto de Málaga, el día 9 de abril, para realizar una escala en Brindisi (Italia) y posteriormente desembarcar, el 30 de abril, en el puerto de Durres.

El Ejército de Tierra contribuyó a la operación con 325 hombres. El Grupo Táctico "Serranía de Ronda", al mando del Teniente Coronel Enrique Alonso Marceli, compuesto mayoritariamente por soldados de la Brigada de Infantería Ligera "Rey Alfonso XIII" de la Legión y dotados con un centenar de vehículos, blindados medios de ruedas (BMR), coches y camiones todo terreno y remolques de diferentes características.

La Armada, en esta Operación, colaboró con el Ejército de Tierra en la realización de un transporte de personal y material, seguida de un desembarco administrativo en el puerto de Durres. Los navíos participantes fueron el Pizarro, el Aragón y el Hernán Cortés.

El Ejército del Aire participó apoyando por el transporte aéreo al despliegue del Ejército de Tierra en Albania realizando 191 horas de vuelo, transportando 309 pasajeros y 78.539 Kgs. de carga.

Otras operaciones de mantenimiento de la paz

Además de Bosnia y Albania, España participa en otras misiones de paz como muestra de solidaridad con



La puesta en órbita del Minisat 01, satélite de diseño y fabricación totalmente españoles, ha supuesto un verdadero hito en el desarrollo tecnológico de nuestro país.

los pueblos azotados por la guerra. Entre ellas cabe destacar las realizadas en Guatemala, la antigua Yugoslavia, Eslavonia Oriental, Moldavia, Chechenia y Nagorno Karabaj.

La más importante, en número, es la de Guatemala (MINUGUA). A raiz de la resolución 1094 de las NNUU, se autorizó, por un período de tres meses, la asignación a la Misión de MINUGUA de un grupo de Observadores militares, para verificar el Acuerdo de Cese el Fuego, la separación de fuerzas y la desmovilización de la URNG (guerrilla). La participación española, con el general Rodríguez como jefe de los 133 observadores militares, de los cuales una tercera parte eran españoles, contribuyó decisivamente al éxito de la misión. Una vez replegado el contingente anterior, la participación española en MINUGUA ha quedado reducida a 7 Oficiales en la Asesoría Militar de la Misión, centrada actualmente en la supervisión de los derechos humanos.



Además, se han organizado y realizado dos cursos de Operaciones de Paz y Derecho Internacional Humanitario, en coordinación con la Cruz Roja española y la Escuela de Logística del Ejército. También se han realizado estudios e informes sobre la iniciativa española de crear una Fuerza Iberoamericana de Paz a disposición de la ONU y dentro del marco de las Fuerzas en Reserva (Stand-by Forces).

Cooperación con otros ministerios e instituciones

Las Fuerzas Armadas han continuado, como en años anteriores, cooperando con los ministerios de Economía y Hacienda, Agencia Estatal de la Administración Tributaria para colaborar en la lucha contra el contrabando y la droga; del Interior para colaborar en el Plan Nacional sobre Drogas; de Medio Ambiente para colaborar en las campañas contraincendios forestales y con el de Agricultura, Pesca y Alimentación para el Plan General de Vigilancia de Pesca. También, en favor de la Casa Real, de Autoridades ministeriales e internacionales, se ha proporcionado el transporte aéreo que se ha solicitado.

CAMPAÑAS CIENTÍFICAS

El Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), organismo adscrito al MINISDEF, logró marcar

El INTA, a través de su laboratorio de Atmósfera, participa activamente en los estudios sobre la destrucción de ozono en nuestro planeta.



un auténtico hito en el desarrollo tecnológico de nuestro país al poner en órbita, el 21 de abril, el MINISAT 01, primer satélite de diseño y fabricación totalmente españoles.

El desarrollo y puesta en órbita de este satélite ha supuesto todo un reto científico y tecnológico. Por primera vez, no sólo se ha diseñado y fabricado un satélite en España en un tiempo record de 2 años, sino que el lanzamiento y el posterior seguimiento se realiza también desde nuestro territorio. Lanzado a bordo de un cohete PEGASUS desde la B.A. de Gando, Gran Canarias, el MINISAT alcanzó con éxito la órbita fijada a una altura de 600 Kms. Fue captado en su primer giro a la Tierra desde la estación de seguimiento que el INTA posee en Maspalomas, al sur de la isla de Gran Canaria. Al finalizar el año 1997, después de 8 meses y más de 3700 órbitas a la Tierra, el funcionamiento es perfecto y la carga científica está a pleno rendimiento.

Además, el INTA, a través de su laboratorio de Atmósfera, participa activamente en los estudios sobre destrucción de ozono sobre nuestro planeta. Gran parte de la instrumentación empleada se desarrolla completamente en el propio Instituto, tanto la mecánica como la óptica, la electrónica, los algoritmos matemáticos y el software. Los programas internacionales en los que se ha participado son : Misión espacial CRISTA, Nuevo record en la destrucción de ozono en el Ártico y medidas de ozono en la Antártida.

Las FAS han colaborado o participado en otras campañas científicas: con la Universidad Autónoma de Madrid y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas en la localización de especies en peligro de extinción; las campañas Antártida 96/97 y 97/98 llevadas a cabo por el BIO "HESPÉRIDES"; durante su desarrollo se activó y apoyó las bases "Juan Carlos I" y " Gabriel de Castilla", además de los proyectos Pelegrí, Baraza, Maldonado, Isla de la Media Luna Antártida y Estuario del Río de la Plata. ■



VISITA DEL SUBSECRETARIO DE DEFENSA A LA BASE AÉREA DE TORREJON

EL DIA 13 DE FEBRERO el subsecretario de Defensa, Adolfo Menéndez Menéndez, acompañado del director general de Reclutamiento y Enseñanza Militar, Jesús María Pérez-Esteban y el director de su Gabinete, Francisco Javier Díez Moreno, visitaron la Base Aérea de Torrejón. A su llegada, fueron recibidos por el general José Joaquín Vasco Gil, jefe de la Base de Torrejón y del Ala 12, quien realizó una exposición detallada de la organización y funcionamiento de la base y unidad, iniciándose a continuación una detallada visita por sus distintas instalaciones, deteniéndose especialmente en la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER) y en el GRUCEMAC y CAOC del Mando Aéreo de Combate.



VISITA DE S.A.R. EL PRINCIPE DE ASTURIAS A LA BASE AÉREA DE ZARAGOZA

SU ALTEZA REAL EL Príncipe de Asturias, don Felipe de Borbón y Grecia, se desplazó a la Base Aérea de Zaragoza para realizar una visita a los Grupos 15 y 31 de Fuerzas Aéreas. El viaje desde Madrid lo realizó en un F-18 del Grupo 15 pilotado por el coronel Ramón Mesa Domenech, jefe del Grupo 15 de FF.AA., y durante gran parte del mismo S.A.R. pilotó el aparato, realizando maniobras de combate aéreo y ataque al suelo.



Una vez en la base aérea, asistió a un briefing impartido por el general de brigada Manuel Estellés Moreno en el que se le explicaron las misiones y posibilidades de la base y de sus unidades. A continuación inició un recorrido por los Grupos 15 y 31 aprovechando cuanta ocasión tuvo para saludar al personal que fue encontrando por las distintas instalaciones.

125.000 HORAS DE VUELO DE LOS MIRAGE F-1 EN EL ALA 14

EL DIA 26 DE MARZO EL Ala 14 alcanzó las 125.000 horas de vuelo en aviones Mirage F-1 (C-14) desde la llegada del primero de estos aviones a la Base Aérea de Albacete el día 18 de junio de 1975. El capitán Pablo Fernández Salmerón fue el que llevó a cabo el vuelo misión con el que se alcanzaron las referidas horas de vuelo.





VISITA DEL JEMA A LOS ESTADOS UNIDOS CON MOTIVO DEL 50º ANIVERSARIO DE LA USAF

ENTRE LOS DIAS 23 Y 26 de abril tuvo lugar en Las Vegas la Conferencia Mundial de jefes de Estado Mayor de Fuerzas Aéreas, dentro del marco de la conmemoración del 50 aniversario de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, presidida por el secretario de la Fuerza Aérea, Widnall, y el jefe de Estado Mayor de la USAF, teniente general Fogleman. También asistieron los jefes de los Mandos Aéreos estadounidenses, entre los que figuraban el teniente general Ryan, comandante en jefe de las Fuerzas Aéreas USA en Europa y de AIRCENT, así como el teniente general Bethasen, de AIRSOUTH.

En los actos tuvo también parte activa la Asociación de la Fuerza Aérea AFA y asistieron, como invitados más de 80 jefes de Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas de todo el mundo y diversas autoridades nacionales. Las celebraciones, además de la conferencia mundial de jefes de Estado Mayor, incluyeron una exhibición-espectáculo bajo el título "The Power of the Dream" y una exhibición aérea de dos días en la base aérea de Nellis, próxima a Las Vegas.

Como temas destacados entre los que se abordaron a lo largo de las diversas conferencias, hay que destacar la importancia de la tecnología para el desarrollo futuro del poder aéreo en las operaciones humanitarias y la cooperación bilateral y multilateral mediante ejercicios y en materia de entrenamiento.

La participación del jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire español se enmarcó en el llamado "tour OTAN" que se desarrolló del 21 de abril al 1 de mayo y comprendió, además de la estancia en Las Vegas y Nellis, encuentros en las bases aéreas de Ramstein (Alemania), McGuire (Nueva Jersey), Cannon (Nuevo México), Sheppard y Kelly (Texas) con visita al Centro de Inteligencia Aérea y San Antonio. La gira OTAN concluyó en Washington con una reunión de los JEMA,s de esta organización en el Pentágono, en la que se abordaron temas de interés común, tales como EUROTRAINING para entrenamiento de pilotos, ejercicios Warrior Flag, presente y futuro de los vehículos aéreos no tripulados, iniciativas del espacio aéreo regional, participación de las Fuerzas Aéreas europeas de la OTAN y misiones especiales. El acto oficial de clausura lo constituyó la ofrenda de una corona de flores al soldado desconocido en el cementerio de Arlington.

VISITA A LA MAESTRANZA AÉREA DE MADRID DE LA ESCUELA UNIVERSITARIA DE INGENIERIA TECNICA AERONAUTICA

EL DIA 9 DE ABRIL VISITO la Maestranza Aérea de Madrid una representación de la Escuela Universitaria de Ingeniería Técnica Aeronáutica, encabezada por el subdirector de Extensión Universitaria de la misma, Rafael González Díaz, e integrada por alumnos de tercer curso de las especialidades de "Aeronaves", "Aeromotores" y "Materiales Aeronáuticos y Armamento Aéreo".

El jefe de la Maestranza, coronel Félix González Pérez, tras las palabras de bienvenida y después de evocar los años en que ejerció como profesor titular de dicha Escuela, hizo la presentación de la unidad. A lo largo de la misma, puso de manifiesto la triple dimensión de la Maestranza en su calidad de cabecera técnica de sistemas de armas, depósito responsable de artículos y centro tecnológico de fabricación y mantenimiento en tercer escalón, para finalizar diciendo que al enorme atractivo que, para el profesional de la ingeniería aeronáutica, representa el cumplimiento de la misión asignada a la Maestranza, hay que añadir, como un aliciente más, que la misión se realiza al servicio de los demás porque la Maestranza, como unidad del Ejército del Aire, está al servicio de España.

Posteriormente se realizó una visita a distintos talleres y dependencias, para finalizar con un intercambio de recuerdos. En la entrega de los mismos, el subdirector agradeció la atención dispensada a la Escuela al autorizar la visita, poniendo de manifiesto el interés que había despertado, así como la apreciación del horizonte que la Maestranza presenta para los futuros titulados de la Ingeniería Técnica Aeronáutica.





noticiario noticiario noticiario

INTERCAMBIO DEPORTIVO ENTRE LA AGA Y LA ESCUELA DE OFICIALES DE LA LUFTWAFFE



EL FIN DE SEMANA DEL 11 AL 13 de abril, se celebró el ya tradicional intercambio deportivo entre la Academia General del Aire y la Offiziersschule de la Luftwaffe de Alemania, que vienen realizándose alternativamente en cada país desde 1979.

La delegación alemana estaba compuesta por el comandante director de la Escuela de oficiales de ese país, brigadier general Werner Jarosch, al que acompañaban 7 oficiales y 30 alumnos.

Este año, en el intercambio deportivo, se disputaron los partidos de voleibol y fútbol, con los siguientes resultados:

Voleibol:
Aga 3 - OSLW 2
Fútbol:
AGA 2 - OSLW 1

Asimismo, y como muestra de confraternidad entre ambas delegaciones, se realizó en la mañana del sábado día 12 una prueba combinada, en la que los tres equipos que participaban, estaban compuestos por tres alemanes y tres españoles.

La prueba consistió en primer lugar, en la realización de un recorrido en piragua sobre una distancia de 300 metros por dos componentes de cada uno de los tres equipos, pasando el relevo a continuación para disputar una carrera de 1.500 metros, y por último, el tercer binomio de cada uno de los equipos pasó la pista de aplicación.

Durante la clausura, el general director de la AGA resaltó la importancia del intercambio más que por el aspecto meramente deporitvo, por los estrechos lazos de amistad que se crean entre profesores y alumnos de ambos centros.

REUNION DE JEFES DE ESTADO MAYOR DE LA OTAN

EL DIA 27 DE ABRIL hicieron escala en la Base Aérea de Sheppard (Texas, EE.UU.) los jefes de Estado Mayor de la OTAN de cada respectivo Ejército del Aire, siendo el teniente general Juan A. Lombo el representante de la parte española. Esta comitiva se desplazó en dos flamantes C-17 a distintos lugares de los EE.UU. poco antes de la importante reunión que pocos días después tendría lugar en Washington.

Durante su estancia en la casa del Programa "Euro-NATO Joint-Jet Pilot Training", se les ofreció una exhibición de aviones de la Segunda Guerra Mundial a cargo de la "Confederate Air Force", la cual habría sido aún más interesante si hubiera asistido al despliegue pirotécnico organizado en un rancho, al que no pudo irse debido a un inusual aumento de las lluvias en los días anteriores a su llegada.

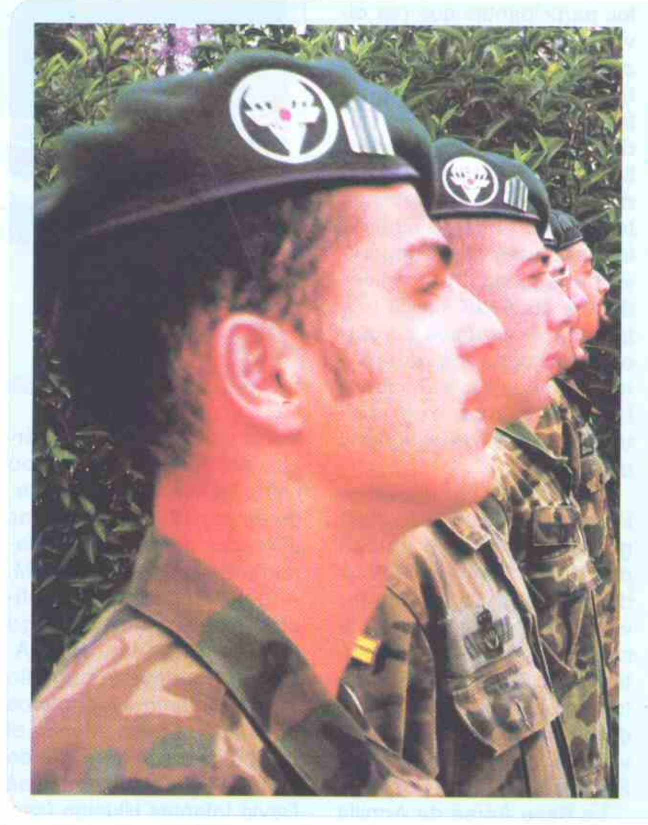
A su término, tuvo lugar una barbacoa en el interior de un hangar, amenizada por un grupo de música "country", momento que se aprovechó para que el organizador del evento y director del programa de "sponsors" en ENJJPT, el general de la USAF retirado Mr. "Bob" Haley, hiciera entrega de un sombrero "típico tejano" al teniente general Lombo, como así se viene haciendo tradicionalmente con todo alto dignatario que visita ENJJPT de forma oficial por primera vez.



El teniente general Lombo y su esposa posan (línea inferior, casi en el centro), rodeados por los demás jefes de Estado Mayor y los "sponsors" de las naciones que participan en ENJJPT.

TUCANES EN ALBANIA

EL DIA 7 DE MAYO UN CASA 235 del Ala 35 efectuó el primer vuelo de estafeta al aeropuerto de Tirana/Rinas en apoyo a los efectivos del Tercio de la Legión ubicados en Ronda, que forman parte de la Fuerza Internacional de Protección en Albania, comandada por el Ejército italiano. Tras casi cinco horas de vuelo, la entrada en Tirana se efectuó bajo control albanés si bien apoyado por militares italianos. El inestimable apoyo de los componentes de la Fuerza Aérea italiana en cuanto a seguridad en tierra, contraincendios, comunicaciones, radioayudas, control aéreo, servicio de meteorología y medios de carga y descarga permite augurar que los Tucanes seguirán abasteciendo con la profesionalidad demostrada en múltiples escenarios a nuestros legionarios en misión de paz.



CAMBIO DE BOINA EN LA EZAPAC

EL DIA 18 DE MAYO supuso un hito en la historia de la EZAPAC, ya que en esa fecha se abandonaba su boina negra paracaidista para adoptar la boina verde, propia de las unidades de operaciones especiales. De esta manera se lograba homogeneizar estéticamente a las unidades españolas de operaciones especiales (GOES, COES y BOEL por el Ejército de Tierra, UOE por la Armada y EZAPAC por el Ejército del Aire), a semejanza de la mayor parte de las unidades occidentales de este tipo.

A pesar de este histórico cambio, han conservado en la nueva boina verde la orla y cintas negras, mediante las cuales los paracaidistas dedican un permanente recuerdo a sus caídos.



101 KMS. EN 24 HORAS

JULIO C. DE LA ROSA
Alférez de de Aviación

DURANTE LOS DIAS 17 Y 18 de mayo del presente año se celebró en la ciudad de Ronda la III marcha de 101 kms. en 24 horas Ronda-Ronda, organizada por el IV Tercio de la Legión "Alejandro Farnesio", encuadrada dentro del programa de actividades cívico-militares, que este Tercio de la Legión organiza en colaboración con diversos ayuntamientos y otras instituciones.

Más de 1.000 corredores se dieron cita durante los días 17 y 18 de mayo para participar en la III marcha de 101 kms. la cual discurrió por la ciudad de Ronda y su serranía, dentro de un marco de incomparable belleza. La salida de la prueba tuvo lugar desde el campo de fútbol de Ronda a las 11:00 horas del día 17. Los 4 kms. iniciales fueron neutralizados discurriendo por las calles de Ronda y a partir del cuarto kilómetro se lanzó la prueba. Desde este punto y cada 5 kms. existía un punto de avituallamiento donde se suministraba agua, bebida isotónica y fruta. Desde este punto y cada 5 kms. existía un punto de avituallamiento donde se suministraba agua, bebida isotónica y fruta. En los kilómetros 22 y 52 se suministraban dos bolsas de comida y en el kilómetro 73,5 se podía hacer una comida caliente y descansar si se deseaba. Así mismo, en ningún momento falto la asistencia médica durante todo el itinerario. También varios vehículos recogían a los participantes que por diversas circunstancias (rozaduras, dolores en las articulaciones o musculares fundamentalmente) no podían continuar en la prueba. A las 11:00 horas del día 18 se dio por finalizada la prueba, estando situada la meta junto al polideportivo de la ciudad, procediéndose a las 13:00 horas a la entrega de premios y trofeos para todos los ganadores. A todos los participantes se les obsequió con una camiseta, un diploma y un regalo.

De los 1.117 corredores inscritos, tan sólo 567 consiguieron terminar la prueba dentro del tiempo establecido para ello. El tiempo invertido por el ganador en la categoría masculina absoluta fue de 09 horas 47 minutos, mientras que la vencedora femenina absoluta invirtió un tiempo de 11 horas 34 minutos.

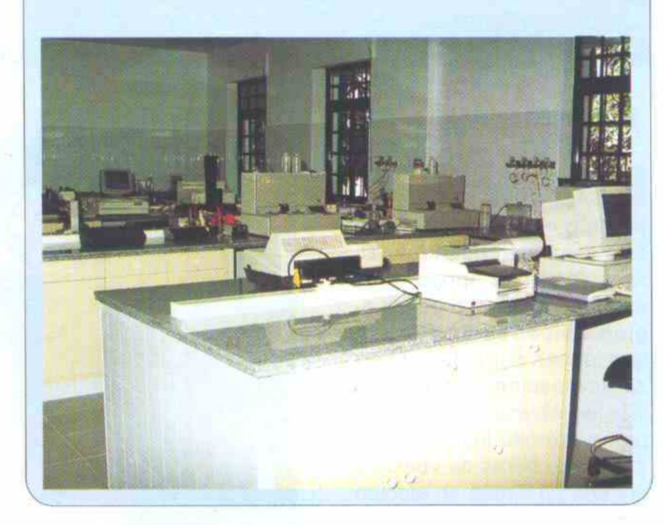
La Base Aérea de Armilla fue la única unidad del Ejército del Aire que participó como tal con un equipo integrado por 12 corredores: los alféreces del Cuerpo General Julio C. de la Rosa y M. Angel Palacios; los suboficiales Francisco Hidalgo Repiso (brigada), José A. Molina Rodríguez (sargento 1º), que fueron los primeros en cruzar la meta, siendo el tiempo invertido para ello de 15 horas 43 minutos, y José David Infantes Hidalgo (sargento); el cabo 1º Francisco Terroba Rueda; los cabos Alejandro Ortiz Leal, Jorge Peña Molina, Salvador Triviño Hernández, Guillermo Hernández Gros y Daniel Castro Tavera, y el soldado (METP) Juan Antonio Vera López. Los oficiales y suboficiales junto con el cabo 1º Terroba, el cabo Ortiz y el soldado Vera fueron los únicos que consiguieron terminar la prueba en el tiempo reglamentario.

INAUGURACION DE NUEVAS INSTALACIONES EN EL CENTRO DE FARMACIA DE SEVILLA

EL PASADO DIA 23 DE MAYO TUVO LUGAR LA inauguración oficial de las nuevas instalaciones del Centro de Farmacia de Sevilla (CEFARSE), situado en el Acuartelamiento Aéreo de Tablada.

El acto fue presidido por el general Máximo Fernández Useros, delegado de Defensa en Sevilla. Al mismo asistieron: el coronel Andrés Espinar González, jefe actual del E.M. del MAEST, el coronel Miguel Gutiérrez Mendoza, jefe de la Sección de Farmacia de la DISAN y el coronel Miguel Esteban López, jefe del Acuartelamiento Aéreo de Tablada.

El teniente coronel Antonio Campos Peña, jefe del CEFARSE, mostró a las autoridades asistentes las distintas instalaciones del nuevo centro, así como el Laboratorio de Toxicología y Análisis, donde dirigió unas palabras de agradecimiento a los asistentes y se refirió a las misiones encomendadas a este Centro de Farmacia, destacando los aspectos logístico-sanitarios de pruebas de screning y confirmación para el PADEA, análisis de oxígeno para vuelo, y análisis de potabilidad de aguas y de piscinas, además del suministro de medicamentos a diversas UCO's.



JORNADAS RIOPLATENSES



DURANTE LOS DIAS 27 al 30 de mayo se han celebrado en Buenos Aires y Montevideo las jornadas rioplatenses de 1997, que este año han sido dedicadas a ofrecer un homenaje al vuelo del Plus Ultra y sus tripulantes, Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, 71 años después de tan gloriosa azaña. En dichas jornadas, organizadas por el Instituto Argentino de Historia Aeronáutica y la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, el Ejército del Aire ha sido representado por el general jefe del Servicio Histórico y Cultural, Carlos Hidalgo García y por el coronel jefe del Centro de Documentación, Adolfo Roldán Villén.

Los actos programados fueron los siguientes:

- Presentación al jefe del Estado Mayor del Aire argentino, brigadier general Rubén Mario Montenegro, durante la que se trataron temas aeronáuticos generales.

- cena en el círculo de la Fuerza Aérea, organizada por el presidente del Instituto de Historia Argentina, Oscar Fernández Brital, a la que asistió el segundo jefe del Estado Mayor del Aire argentino.

- Ofrenda floral en el monumento a los héroes del Plus Ultra.

- Visita al Museo del Aire argentino.

- Exposición de objetos referidos al vuelo del Plus Ultra en el círculo de la Fuerza Aérea argentina donde se pronunciaron sendas conferencias sobre dicho vuelo, a cargo del brigadier mayor Carlos A. Benavides y del jefe del Servicio Histórico de nuestro ejército. A este acto asistió el embajador de España en Argentina, los agregados de Defensa y militares españoles, el brigadier mayor jefe del MAPER de la Fuerza Aérea Argentina, miembros del Instituto de Historia Argentina y numerosos invitados.

Este acto finalizó con la proyección de la película que sobre la gesta conservamos en nuestros archivos.

- Visita al Museo de Transporte de Luján, donde se encuentra depositado y en perfecto estado de conservación el hidroavión Plus Ultra, y donde el brigadier ingeniero Sánchez Peña disertó sobre las características técnicas del avión.

Todos estos actos, celebrados en Argentina, tuvieron un grandísimo éxito, abarrotando de asistentes las instalaciones donde se celebraron, al extremo de que en la localidad de Luján, la Alcaldía decretó tres días de fiesta para que los vecinos pudiesen participar en el acontecimiento.

Por lo que respecta a las celebraciones de Montevideo, cabe reseñar la recepción en la Embajada de España, una ofrenda floral en el monumento al Plus Ultra existente en la zona del puerto y la exhibición de recuerdos de la aeronave y sus tripulantes que se celebró en el club español, donde además se impartió una conferencia por el historiador Juan Maruri, a la que asistieron, entre otras relevantes personalidades, el embajador de España y el presidente de la Academia de Historia Aeronáutica del Uruguay, teniente general Raul S. Bendahen.

DIA DE LAS FUERZAS ARMADAS EN LA BASE AÉREA DE SON SAN JUAN

COMO CIERRE DE LAS actividades organizadas en las Islas Baleares con motivo del día de las Fuerzas Armadas se celebró en la Base Aérea de Son San Juan, a primera hora de la noche del día 31 de mayo, el solemne acto de arriado de la Bandera, realizado por un soldado de cada ejército y un número de la Guardia Civil, mientras se disparaba una salva de 21 cañonazos. A continuación se procedió al toque de oración, con una descarga de fusilería, momento en que sobrevoló la plaza de armas una formación de tres aviones D-3B del 801 Escuadrón de FA,s.

Presidió el acto el general de división Andrés Más Chao, jefe de la Zona Militar de Baleares, que fue recibido por el coronel Antonio Rodríguez Villena, jefe del Sector Aéreo y de la Base Aérea de Son San Juan. Durante la revista a la Escuadrilla de Honores, al mando de un capitán del Ejército del Aire y formada por una sección de cada Ejército, con escuadra del Ejército del Aire y banda y música del Ejército de Tierra, fue acompañado por el jefe del Sector Naval, capitán de Navío Francisco J. Fontán Suances, el comandante militar accidental de Palma de Mallorca, coronel Miguel Burguera Pons y el coronel jefe del Sector Aéreo.



A los actos asistieron las principales autoridades civiles y militares de las islas, así como una representación de los barcos de guerra de la OTAN que se encontraban en Palma de Mallorca con motivo del ejercicio Alcudra 97.

Terminado el acto, se ofreció un coctel a los invitados en los jardines del Pabellón de Oficiales de la Base Aérea que fue amenizado por la banda de música.

VISITA DE S.M. EL REY AL CECAF

EL DIA 19 DE MAYO S.M el Rey visitó las instalaciones del Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire. Acompañaban a S.M. elgeneral jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, el general jefe del MACEN y el general jefe de la Base Aérea de Cuatro Vientos. A su llegada fue recibido por el coronel jefe del Centro Cartográfico y Fotográfico, Angel Sánchez Ampudia, quien hizo una exposición presentando la organización, funciones y relaciones del centro, para a continuación, efectuar un recorrido por las distintas dependencias e instalaciones.



José Terol

NUEVAS MARCAS DE LOS TACP'S ESPAÑOLES EN HERZEGOVINA

EL DIA 7 DE JUNIO UN equipo TACP (Tactical Air Control Party) del Ejército del Aire en Herzegovina alcanzó un nuevo hito de operatividad diaria al realizar 22 conducciones de entrenamiento sobre otros tantos objetivos. Este elevado número de conducciones no es alcanzado frecuentemente por equipos TACP de otras naciones, incluso totalizando las realizadas a lo largo de varios meses de formación en la zona de operaciones, lo que evidencia lo extraordinario de la marca alcanzada.

VISITA AL ALA 14 Y BASE AÉREA DE ALBACETE DEL GENERAL 2º JEFE DEL MANDO AÉREO DEL ESTRECHO JUAN DELGADO RUBI

EL DIA 10 DE JUNIO visitó el ala 14 y Base Aérea de Albacete el general 2º jefe del Mando Aéreo del Estrecho Juan Delgado Rubí.

Fue recibido por el coronel jefe del Ala 14 Carlos Gómez Arruche, quien realizó una breve exposición sobre organización y cometidos del Ala, seguida de coloquio. A continuación iniciaron un recorrido por las principales instalaciones del Ala, finalizando la visita con un almuerzo.





VISITA DEL DIRECTOR GENERAL DE ENSEÑANZA A LA ACADEMIA BASICA DEL AIRE

EL DIA 10 DE JUNIO visitó la Academia Básica del Aire el director general de Reclutamiento y Enseñanza Militar Jesús Mª Pérez Esteban, acompañado por el general director de Enseñanza Manuel de la Chica Olmedo.

A su llegada a la Academia fue recibido por el coronel director, quién tras un saludo de bienvenida, llevó a cabo una exposición en la sala de juntas de dirección sobre los aspectos más significativos de la Academia en las áreas de personal, organización e infraestructuras. Posteriormente, el Director General de Enseñanza, impartió una conferencia a todo el personal profesional de la Academia sobre la Tropa Profesional. Tras una comida de trabajo se llevó a cabo una visita a las instalaciones, terminada la cual se emprendió viaje de regreso a Madrid.

BAUTISMO DEL AIRE EN SALAMANCA

EN LA BASE AÉREA DE Matacán tuvo lugar el 14 de junio un Bautismo del Aire para escolares, con edades comprendidas entre 8 y 15 años, pertenecientes a los colegios e institutos de Salamanca y su provincia. Participaron en el mismo 25 centros docentes salmantinos y recibieron el bautismo un total de 450 niños, los cuales habían sido previamente seleccionados por sus respectivos colegios.

El bautismo consistió en un vuelo a bordo de los T-12B "Aviocar" del GRUEMA que, despegando de Matacán, sobrevolaron los márgenes del río Tormes y la ciudad de Salamanca, regresando a formar tierra después de unos 15 minutos de vuelo. Al final del mismo se hizo entrega de un certificado nominal acreditativo de haber participado en dicho vuelo. Cabe destacar de dicho acto el bautismo que recibieron 30 niños de la Asociación benéfica ASPACE (Asociación de Paralíticos Cerebrales), así como el de Elías González García, quien a sus 83 años vio cumplido su sueño de volar.



LEOCADIO MENDIOLA, EL AVIADOR REPUBLICANO MAS DESTACADO EN LA GUERRA CIVIL, ES RECIBIDO POR EL JEFE DEL ESTADO MAYOR DEL AIRE

EL SERVICIO HISTORICO del Ejército del Aire, dentro de su Programa "Tempus", invitó el día 1 de junio a Leocadio Mendiola, único aviador republicano propuesto para la "Laureada de Madrid".

A primera hora visitó al General Jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, teniente general Juan Antonio Lombo, acompañado de su esposa, del general Carlos Hidalgo García, general jefe del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire y del general Miguel Ruiz Nicolau, general director del Museo del Aire. A continuación fue acompañado en un recorrido por el Salón de Honor y salas de aviadores y aeronautas del Cuartel General.

Posteriormente se trasladó al Instituto de Historia y Cultura, donde fue grabado en vídeo su testimonio. Después visitó el Museo del Aire, deteniéndose especialmente en su retrato al óleo y en la pintura que reproduce su bombardeo sobre el aeródromo de la Legión Condor en La Cenia (Tarragona), ambas obras del hoy muy conocido pintor Eusebio Alonso, antiguo tripulante de "Katiuskas" a las órdenes del propio Mendiola, junto al cual se fotografió. Alonso es autor también del dibujo del emblema del Grupo de Bombardeo 24, un "Don Quijote sobre botas katiuskas" y del cuadro que en el Museo inmortaliza la Laureada de su leal y caballeroso enemigo Joaquín García Morato.



noticiario noticiario noticiario



JORNADA DE PUERTAS ABIERTAS Y "HOMENAJE AL VETERANO" EN EL AERODROMO MILITAR DE REUS

EL AERODROMO MILITAR de Reus organizó el día 15 de junio diversos actos para celebrar el día de "Homenaje al Veterano" y una jornada de puertas abiertas.

Presidido por el general jefe del Mando Aéreo de Levante y 3ª Región Aérea, Eugenio Veiga Pita, se realizó una parada militar para inaugurar un monumento en honor de los veteranos que realizaron su servicio militar en la base aérea de Reus. A continuación se ofrendó una corona de laurel a los que dieron su vida por España.

La jornada de puertas abiertas contó con la participación de aviones F-18 y C-130, medios y personal del 43 Grupo de Fuerzas Aéreas, EADA, Ala 31, 801 Escuadrón del SAR y la participación de un piloto del Aeródromo de Sabadell que realizó una exhibición acrobática con una avioneta SU.

Se estima que asistieron unas 8.000 personas a estos actos, de las que 250 tuvieron la oportunidad de recibir el "Bautismo del Aire" en un avión C-130 de la Base Aérea de Zaragoza.

VISITA DEL GENERAL DIRECTOR DEL MUSEO AL AIR & SPACE MUSEUM



EL DIA 16 DE JUNIO, EL general director del Museo del Aire, atendiendo a una invitación del vicealmirante director del Air & Space Museum, visitó dicho organismo en Washington, así como el Centro de Restauración Garber ligado a tan importante organización museística.

Ambas entidades pertenecen a la prestigiosa Smithsonian Institution y tienen como objeto la conservación y exposición del riquísimo patrimonio histórico, tanto aeronáutico como espacial, que la nación estadounidense atesora con fines culturales y científicos.

Como resultado de esta visita, se han establecido cauces de relación con distintos responsables de sus áreas expositiva y restauradora, cara a futuras colaboraciones entre ambos Museos.



DONACION CORONEL WARLETA

EL DIA 16 DE JUNIO, CON LA ASISTENCIA DEL DIRECTOR del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas, general de división Alfonso del Río y Sánchez del Villar, tuvo lugar la donación de diversos documentos y fotografías de tema aeronáutico, realizada por el coronel Ingeniero Aeronáutico y miembro de número del I.H.C.A., José Warleta Carrillo, para su depósito en el Archivo Histórico y Centro de Documentación.

El acto, que tuvo lugar en el Castillo de Villaviciosa de Odón, en el despacho del coronel jefe del Archivo Histórico, fue iniciado con unas palabras de agradecimiento del director del I.H.C.A. y la entrega al coronel Warleta de un libro sobre la historia del Castillo.



El coronel jefe del CLOMA, Ricardo Calvillo Roda entrega la metopa del centro al nº 1 del curso, cabo 1º Guardia Real Manuel Soto Hernández.

CLAUSURA DEL CURSO CONTRAINCENDIOS DE LA GUARDIA REAL EN EL CENTRO LOGISTICO DE MATERIAL DE APOYO

JESUS PEÑA ROJAS
Comandante de Aviación

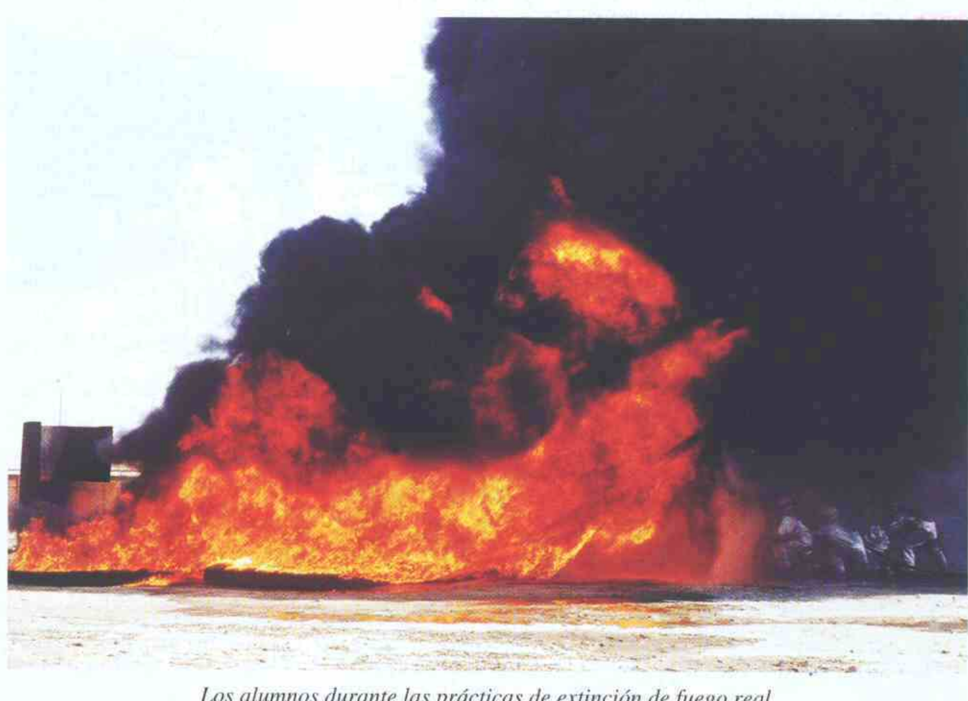
EL DIA 26 DE JUNIO, EN el Centro Logístico de Material de Apoyo (CLOMA), tuvieron lugar los actos de clausura del curso de contraincendios de la Guardia Real. A estos actos, presididos por el coronel jefe del centro Rafael Calvillo Roda, asistieron una nutrida representación de jefes, oficiales y suboficiales de la Guardia de S.M., figurando al frente de la misma el coronel jefe del Regimiento de la Guardia Real Rafael Dávila Alvarez.

Tras la recepción de las autoridades, se procedió a ofrecer a los asistentes una exhibición de extinción de fuego real por parte de los alumnos participantes en el curso, asistidos por los profesores del Centro. En la realización de esta dura prueba, tuvieron los alumnos la ocasión de demostrar su alto grado de preparación e incluso arrojo y valentía, poniendo de manifiesto su pericia aún en las condiciones más adversas.

Así mismo, a continuación se procedió a efectuar un rescate simulado de dos accidentados en un autocar incendiado, donde demostraron también la perfecta asimilación de las enseñanzas recibidas, siendo de destacar la pulcritud e incluso la rapidez del rescate, que en estos casos puede ser fundamental para salvar la vida de los afectados.

Por otra parte, personal especializado del Centro, efectuó una demostración de rescate en un vehículo ligero simuladamente accidentado, con los distintos medios mecánicos y neumáticos que este tipo de rescates requiere, y que tiene su fundamental aplicación en rescate de personal de aeronaves, aunque la técnica puede tener múltiples aplicaciones.

Una exhibición estática de vehículos contraincendios y de rescate, así como de los innu-



Los alumnos durante las prácticas de extinción de fuego real.



Simulacro de rescate de heridos de un autocar siniestrado.

merables e incluso sofisticados complementos, sirvió para demostrar las posibilidades de que dispone el Ejército del Aire para el rescate de personal y extinción de incendios, fundamentalmente en lo que a personal volante se refiere, sin olvidar la lucha contraincendios en bases, radares y todo tipo de instalaciones.

La exhibición de medios se completó con una muestra de los diversos elementos de que dispone el Ejército del Aire en la lucha en ambientes de guerra o accidentes NBQ, siendo de resaltar los diversos trajes, duchas descontaminantes y tiendas polivalentes, aportadas en este caso por la EADA, que cuenta en estos momentos con una importante dotación de este tipo de material.

Los actos culminaron con la entrega de los correspondientes diplomas a los componentes del curso, haciéndose así mismo entrega de un obsequio por su especial entrega y comportamiento al número uno del curso.

Para finalizar, el coronel jefe del Centro pronunció la lección final del curso, en la que puso de manifiesto la vocación de colaboración que debe presidir la acción de los distintos componentes de las FAS y de las que era un claro ejemplo el curso que finalizaba, y que se complementa poniendo a disposición de la Guardia de S.M. toda la experiencia y los medios de los que dispone este Centro.

Como colofón, se obsequió a todos los participantes con un vino español en el que, como ya es costumbre en este Centro, se brindó por S.M. el Rey.

VISITA A LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE DEL COMANDANTE EN JEFE DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE

EL DIA 24 DE JUNIO, EL comandante en jefe de la Fuerza Aérea de Chile, general Fernando Rojas Vender, visitó la Academia General del Aire.

En su visita a esta unidad vino acompañado por el general de brigada Ramón García Ruiz, representante oficial del jefe del Estado Mayor del Aire en la visita,





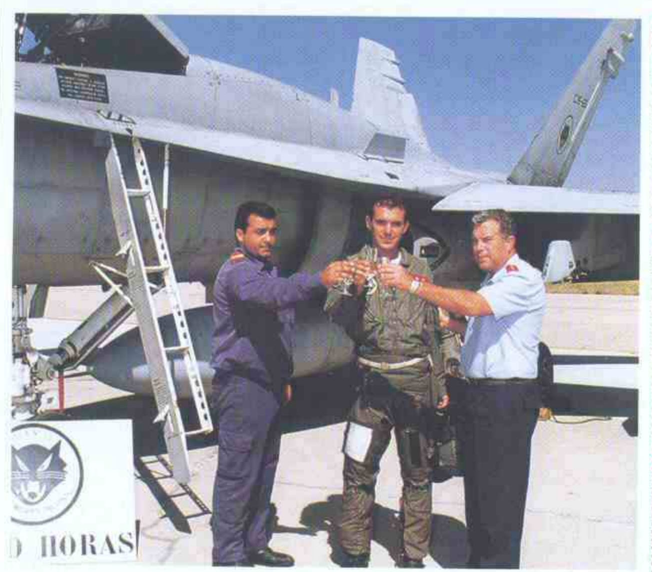
así como de una delegación de la Fuerza Aérea chilena.

A su llegada, fue recibido por el director accidental de la A.G.A., coronel Francisco Ferrer Vaquer y una comisión de esta unidad.

Durante su estancia en este centro docente del Ejército del Aire, el comandante en jefe de la Fuerza Aérea de Chile, realizó un recorrido por las distintas instalaciones de la Academia General del Aire (departamento de técnicas de vuelo, simuladores de vuelo, escuadrillas de alumnos, aulas y biblioteca).

Finalizó la misma con una visita al Museo de la A.G.A., firmando a continuación en el libro de honor.

noticiario noticiario noticiario



50.000 HORAS DE VUELO EN C-15 DEL ALA 12

EL DIA 25 DE JUNIO DE 1997 el Ala 12 alcanzó 50.000 horas de vuelo realizadas en material C-15 (F-18). La misión durante la cual se alcanzó tal hito fue realizada a bordo del avión C-15-65, pilotado por el capitán Fausto Camarero Barbero, y atendido por el sargento mecánico Jesús Baños Pérez. A su llegada, el capitán Camarero fue recibido por el coronel jefe del Grupo 12 de Fuerzas Aéreas, Francisco Beca Casanova, y otros oficiales y suboficiales de la unidad. A continuación tuvo lugar una copa de vino español para brindar por el evento y agradecer el esfuerzo de todo el personal implicado en su consecución.

VISITA DEL ESCUADRON DE VIGILANCIA AÉREA Nº 10 A LA CIUDAD DE ORENSE

EL DIA 26 DE JUNIO, una representación del Escuadrón de Vigilancia Aérea número 10 de Noya (La Coruña) con su teniente coronel jefe al frente, dentro de la programación cultural de la oficina de información al soldado y marinero de esa unidad, visitó la ciudad de Ourense.

A su llegada fue recibida por el alcalde de dicha capital gallega, Manuel Cabeza, quien les dio algunas pistas para conocer la ciudad y facilitó el acompañamiento en todo momento por un guía de la oficina de información y turismo para que, con sus explicaciones, pudieran disfrutar con las burgas, la catedral y otras maravillas de Ourense.



VISITA AL DESTACAMENTO ICARO DE LA COMISION DE DEFENSA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS



EL DIA 30 DE JUNIO EL destacamento Icaro del Ejército del Aire, desplegado en la Base Aérea de Aviano recibía la visita de la Comisión de Defensa del Congreso de los Diputados, quienes fueron recibidos a su llegada por el teniente coronel jefe del Destacamento, Jaime Lahoz Soriano.

Tras realizar un detenido recorrido por las instalaciones se les programó un briefing sobre las misiones y actividades del destacamento. A continuación visitaron la zona de aparcamiento de aviones, contemplando los aviones C-15 allí dispuestos con su configuración de armamento real.

Tras apenas tres horas de breve aunque intensa visita, sus señorías fueron despedidas a pie de avión y continuaron su viaje a Mostar (Bosnia Herzegovina).

VISITA DE LOS ALFÉRECES ALUMNOS QUE FINALIZAN SUS ESTUDIOS EN LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE A LA COMUNIDAD AUTONOMA DE MURCIA

EL DIA 2 DE JULIO SE realizó la ya tradicional visita a la sede de la presidencia de la Comunidad Autónoma de Murcia, de los alumnos que finalizan sus estudios en este centrò, en este caso correspondientes a la XLVIII promoción de los Cuerpos General Escala Superior y de Intendencia, V promoción del Cuerpo de Ingenieros Escala Superior, VI promoción de los Cuerpos General y Especialistas Escala Media y II promoción del Cuerpo de Ingenieros Escala Técnica.

Un total de 113 alféreces alumnos, tuvieron la ocasión de poder visitar de nuevo la ciudad de Murcia, y de esta manera acercarse a la capital de la Región que les acogió durante su periodo de formación como futuros oficiales del Ejército del Aire.

La visita se inició en el santuario de la Virgen de la Fuensanta, donde los alféreces alumnos que finalizaron sus estudios realizaron una ofrenda y cantaron una salve a la Patrona de Murcia, en dicho acto se encontraban presentes el presidente de la Comunidad Autónoma de Murcia; Ramón Luis Valcárcel Siso, el general director de la AGA, Luis Ferrús Gabaldón y una comisión de profesores de esta Academia.



Seguidamente la comitiva se desplazó al palacio de San Esteban, sede de la presidencia de la Comunidad, donde el alférez alumno Oscar Ruiz González en representación de todos sus compañeros dio las gracias a la máxima autoridad de la Comunidad Autónoma de Murcia por la acogida siempre amable y cordial que todos los ciudadanos de esta Región de España dispensan a cada una de las promociones que a lo largo de la historia van pasando por esta amable tierra.

Los actos finalizaron con alocuciones por parte del general director de la AGA y del presidente de la Comunidad, realizándose a continuación intercambios de placas conmemorativas del acontecimiento.

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE PARACAIDISMO MODALIDAD VUELO EN FORMACION

ANTONIO ARRAÉZ GONZALEZ
Alférez de Aviación

ENTRE LOS DIAS 2 Y 6 DE julio tuvo lugar en Córdoba el campeonato de España de Paracaidismo Vuelo en Formación modalidades VF4 (vuelo en formación a 4) y VF8 (vuelo en formación 8). Esta modalidad es conocida popularmente como trabajo relativo.

Un campeonato de paracaidismo modalidad VF4 o VF8 consiste en 10 lanzamientos o mangas. En cada manga los equipos, ya sean de 4 u 8 miembros, deben realizar correctamente una serie de figuras en el aire establecidas por sorteo previo. La principal dificultad a la que se enfrentan los participantes es el reducido tiempo de caida libre del que disponen para poder realizar las figuras asignadas.

El Ejército del Aire en colaboración con FENDA apoyó la realización del mismo con la participación de 1 T-12B del 721 Escuadrón de FA's con sede en la Base Aérea de Alcantarilla.

Con motivo de esta competición se pudo disfrutar en Córdoba del mejor paracaidismo de nuestro país, aunque los allí presentes destacaron la ausencia en el campeonato del equipo de élite del Ejército del Aire (PAPEA), que días antes y con motivo de la celebración del Mater 97 en Gap-Tallard (Francia) había batido el récord del mundo de Vuelo en Formación consiguiendo un total de 23 puntos.

Es de destacar el hecho de que el equipo campeón de España en VF4 (denominado JJK) estuvo entrenando junto a la PAPEA durante el primer trimestre del año en la Escuela Militar de Paracaidismo (Base Aérea Alcantarilla).

Participaron un total de 16 equipos, 11 de los cuales en la modalidad VF4 y 5 en la de VF8.



Arráez

Embarque de los equipos en el aeropuerto de Córdoba.

La competición fue emocionante y los participantes mostraron el alto nivel de preparación alcanzado. La eficiente organización permitió obtener el máximo rendimiento, existiendo siempre una gran coordinación entre los saltadores y las tripulaciones del Ejército del Aire.

Los dos equipos ganadores VF4 y VF8 (JJK y Tramontana) serán los que representen a España en el Mundial de Turquía que se celebrará a mediados de septiembre. Las puntuaciones obtenidas por los campeones en las anteriores modalidades fueron de 15.90 y 6.88 respectivamente.

En el campeonato del mundo de paracaidismo que se celebrará en Turquía participaran representando a España un total de 4 equipos distribuidos de la siguiente manera:

1 Equipo -VF4 (vuelo en formación a 4),
1 Equipo -VF8 (vuelo en formación a 8),
1 Equipo -Sky-surf,
1 Equipo -Estilo libre

Aunque no participarán representantes españoles, también se competirá en la modalidad de pruebas clásicas (precisión y estilo), tradicionales en el paracaidismo militar. La PAPEA (Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire) se encuentra actualmente entre los diez mejores equipos del mundo en la modalidad de precisión.

Por su parte la tripulación del 721 Escuadrón de FA's alcanzó sobradamente todos sus objetivos, realizando cerca de 1.000 lanzamientos, haciendo una vez más honor al emblema que representa.

Este escuadrón, que recibió la denominación que ahora ostenta en 1970, lleva realizando misiones de lanzamientos paracaidistas desde el 23 de enero de 1948, fecha en la que se realizó el 1º salto paracaidista en la Escuela Militar de Paracaidismo desde el legendario Junkers JU-52.


Arráez

El equipo campeón de España, modalidad de vuelo en formación a ocho (denominado Tramontana) posa junto a una de las tripulaciones del 721 Escuadrón de Fuerzas Aéreas.



ENTREGA DE REALES DESPACHOS DE TENIENTE DE LAS ESCALAS SUPERIORES Y DE ALFÉREZ DE LAS ESCALAS MEDIAS Y TÉCNICA

EL DIA 7 DE JULIO Y presidido por Su Alteza Real el Príncipe de Asturias, tuvo lugar en la Academia General del Aire (San Javier), el acto de entrega de reales despachos de teniente y alférez a los 113 alumnos que finalizaban sus estudios en esta Academia General del Aire, de los cuales 7 son mujeres.

El despacho de teniente lo recibieron:

46 oficiales (1 mujer) pertenecientes a la XLVIII Promoción del Cuerpo General Escala Superior.

6 oficiales (2 mujeres) pertenecientes a la XLVIII Promoción del Cuerpo de Intendencia.

6 oficiales (1 mujer) pertenecientes a la V Promoción del Cuerpo de Ingenieros Escala Superior.

El despacho de alférez lo recibieron:

25 oficiales pertenecientes a la VI Promoción del Cuerpo General Escala Media.

14 oficiales pertenecientes a la VI Promoción del Cuerpo de Especialistas Escala Media.

16 oficiales (3 mujeres) pertenecientes a la II Promoción del Cuerpo de Ingenieros Escala Técnica.

A las 11:00 h., SAR El Príncipe de Asturias llegaba a la plaza de armas de la Academia, donde recibía los honores de ordenanza, pasando a continuación revista a las fuerzas participantes.

Se celebró seguidamente el acto de acción de gracias, ofrecido por el arzobispo castrense José María Este Llaurens, acompañado de los capellanes de la AGA.

A finalizar el mismo se produjo el relevo de abanderados, donde el alférez número uno de la IL Promoción, Jesús Gutiérrez Gallego, hizo entrega de la bandera al nuevo abanderado de la AGA, el alférez alumno número uno de la L Promoción del Cuerpo General Escala Superior, Juan de Dios Saldaña Molero.SAR El Príncipe de Asturias entregó los reales despachos a los tenientes y alféreces de los Cuerpos General, Intendencia, Ingenieros y de Especialistas, que han obtenido el número uno de sus respectivas escalas y cuerpos, imponiéndoles a continuación la Cruz del Mérito Aeronáutico con Distintivo Blanco que les fueron concedidas por tal motivo; fueron los que a continuación se detallan; del CGES teniente Andrés Berciano Martínez, del CINTES teniente Olga Crespo Pérez, del CINGES teniente Loreto Gutiérrez Hurtado, del CGEM alférez Antonio M. Salazar Picó, del CEEM alférez Miguel A. Alcaide Cabrera y del CINGET alférez Fernando Martínez García.



A los demás componentes de las distintas promociones les fueron entregados sus despachos por las primeras autoridades militares y civiles que asistieron al mismo.

ENTREGA DE REALES DESPACHOS DE SARGENTO A LA V PROMOCION DE LA ACADEMIA BASICA DEL AIRE

EL DIA 14 DE JULIO SE celebraron en la Academia Básica del Aire (León), los actos de entrega de Reales Despachos de sargento a los componentes de la V promoción.

Los actos estuvieron presididos por el general jefe del MACEN y Primera Región Aérea Enrique Richard Marín, quien estuvo acompañado por una nutrida representación de autoridades civiles y militares, encabezadas por el presidente de la Junta de Castilla y León, Juan José Lucas, presidente de las Cortes de Castilla y León, Manuel Estella Hoyos y delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Castilla y León, Isaías García Monje.

Los actos dieron comienzo con la llegada del teniente general Richard, quien una vez recibidos los honores de ordenanza pasó revista a la formación de alumnos. Seguidamente, el arzobispo general castrense José M. Estepa Llaurens ofició el acto de acción de gracias, a la finalización del cual el teniente general Richard hizo entrega de los despachos de sargento e impuso la Cruz del Mérito Aeronáutico al número 1 del cuerpo general, sargento Daniel Pérez Ceballos y número 1 del cuerpo de especialistas, sargento Oscar Javier Sánchez Vicente. El acto continuó con la entrega de despachos al resto de componentes de la V Promoción.

Finalizada la entrega de Reales Despachos, el coronel director, Pedro Tortosa de Haro, pronunció una alocución en la que tras agradecer a los asistentes su presencia expuso las actividades más significativas desarrolladas por la Academia durante el curso escolar 1996/97.







Los tenientes R. de Eguilaz y Berciano reciben simbólicamente las alas españolas de manos del representante español en ENJJPT, capitán Barea.

GRADUACION DE LOS PRIMEROS PILOTOS ESPAÑOLES DEL PROGRAMA "EURO-NATO JOINT-JET PILOT TRAINING"

EL DIA 1 DE AGOSTO SE graduaron como pilotos en el programa "Euro-NATO Joint-Jet Pilot Training" los primeros dos alumnos españoles. El Ejército del Aire participa activamente en este programa de la OTAN desde febrero de 1996, cuando llegaron los dos primeros instructores (los capitanes, Juan J. Barea y Antonio Ledesma) a la Base Aérea de Sheppard, en el norte de Texas, donde otros doce países de la Alianza entrenan a sus alumnos desde hace ya 15 años (30 años en el caso de Alemania y EE.UU.). Poco después (julio 1996) llegarían los alumnos que ahora se graduaban. Los tenientes Andrés. A. Berciano e Ignacio R. de Eguilaz recibieron las "alas" americanas de manos del jefe del Ala, coronel Decuir, y las nacionales (de forma honorífica, pues ya les habían sido entregadas en la AGA) del representante nacional español en el programa, capitán Barea. Al igual que el resto de los alumnos graduados en este día, ambos tenientes fueron saludados personalmente por el invitado especial para el discurso de graduación, honor que en esta ocasión correspondió al general del Ejército del Aire Francisco Carretero, que actualmente ocupa el cargo de agregado español de Defensa en Washington. Los ex-alumnos finalizarán su instrucción en el Ala 23, donde continuarán destinados como instructores.



El teniente Ignacio R. de Eguilaz recibe el trofeo "Distinguished Graduate" de manos del jefe del Ala, coronel Decuir.

Actividades del MACOM en el año 1997

EL Ejército del Aire ha cumplido de nuevo este pasado año con sus compromisos nacionales frente a sus unidades y otros ejércitos, así como con los internacionales derivados de su relación con OTAN, UEO y otros países aliados.

Uno de los aspectos que más ha condicionado el área de operaciones, ha sido el fuerte recorte presupuestario, que se ha agravado para 1998.

Las unidades aéreas han realizado los ejercicios que se citan en el cuadro nº 1. De entre todos ellos cabría destacar por su importancia, la cantidad de medios empleados y esfuerzo dedicado, los siguientes por orden cronológico:

GREEN FLAG 97/3

Se ha acudido por cuarta vez a la cita en la Base Aérea de Nellis, en Las Vegas, para desarrollar este interesante ejercicio, ya familiar para muchas de nuestras unidades.

En esta ocasión, se trató de operaciones de combate electrónico, en un ambiente de muy alta densidad de amenazas reales, contra un adversario perfectamente definido y simulado.

Los 21 aviones participantes generaron 357:20 horas de vuelo en ejercicio, y un total de 1.356:00, incluidos viajes.

En el cuadro nº 2 se relacionan unidades participantes, medios aéreos asignados, horas de vuelo y salidas realizadas.

Los ejercicios tipo FLAG son de gran interés para el Ejército del Aire ya que se evalúa la posibilidad de proyectar una unidad de FAs a gran distancia y operar en un conflicto de alta intensidad, solamente con el apoyo de medios nacionales.

EJERCICIOS EJÉRCITO DEL AIRE 1997 *Cuadro nº 1*

OTAN	- **CMX** = Puestos de Mando sintético - **PATMAR** = Adiestramiento MPA - **DOGFISH** = Operaciones con submarinos - **JMC** = Adiestramiento AAW/ASW - **ARCADE FUSION** = FAR, HQ - **TLP** = Adiestramiento en COMAO - **AMPLE TRAIN** = Cross Servicing - **INTERCAMBIOS SQN'S** - **LINKED SEAS** = Adiestramiento C2 - **CENTRAL ENTERPRISE** = Ops ofensivas/defensivas
BILATERALES	- **POPE** = Túnez, SOF - **GREEN FLAG** = USA, Misiones ofensivas - **ATLAS** = Marruecos, ataque y defensa - **NAMINAES** = Intercambio SQN's, transporte - **HANNIBAL EXTUES** = Túnez - **COMBATEX** = DACT con Francia - **ODAX** = Francia, ops ofensivas/defensivas - **PYRENESS** = Francia, ops ofensivas/defensivas - **CROSS COUNTRIES** = Con varios países
MULTINACIONALES	- **NOMAD** = Polígono instrumentado, DACT's - **COBRA** = Eurogrupo - **SAR MEDOC** = Italia y Francia - **TIGER MEET**
ESPECÍFICOS EJÉRCITO DEL AIRE	- **DAPEX** = MACOM, defensa aérea en península y Baleares - **ACUARIO** = MAEST, CAS y FAC - **SIRIO** = MACOM, defensa aérea en la NASADO - **DACEX** = MACAN, defensa aérea en Canarias - **NUBE GRIS** = Macom, tácticas EW - **TORMENTA** = MALEV, armamento real
CONJUNTOS	- **GALICIA** = Apoyo al Ejército de Tierra - **AUDACIA** = Apoyo al Ejército de Tierra - **TAPON** = Apoyo a la Armada

RESUMEN TOTAL HORAS GF-97/3 *Cuadro nº 2*

		Nº Aviones	Despliegue Horas/V	Ejercicio Salidas	Ejercicio Horas/V	Repliegue Horas/V	**Total Horas/V**
Grupo 15		8	130:40	114	181:40	95:10	**407:30**
Grupo 31		5	158:55	27	73:35	144:20	**376:50**
Grupo 45		2	92:05	14	33:50	74:25	**200:20**
Ala 35		2	60:40	30	68:15	49:50	**178:45**
802/3 SQN	F-27	2	69:15	—	—	68:35	**137:50**
	S. Puma	2	27:35	—	—	27:10	**54:45**
TOTAL		**21**	**539:10**		**357:20**	**459:30**	**1.356:00**



En el ejercicio "Sirio" participó una representación de la práctica totalidad de las unidades de combate y apoyo al combate disponibles.

Los pilotos permanecen en las unidades un tiempo limitado y cesan por razones de cambio de destino, ascenso u otras. La mayoría de las veces la experiencia acumulada no permanece en la unidad sino que se va con ellos. No basta con que la documentación e informes se archiven a fin de recopilar toda la experiencia adquirida en ejercicios y operaciones. Es necesario que un número razonablemente alto de personal participe en estos ejercicios, y es necesario que esto ocurra periódicamente, para estar seguros de que, en cada momento, disponemos de un número suficiente de pilotos con un alto nivel de entrenamiento.

Por todo ello, los ejercicios tipo Flag deberían continuar ocupando una prioridad alta en los planes del Ejército del Aire.

DAPEX 01/97

Heredero directo de los famosos Red Eye del antiguo MACOM, es un ejercicio puro de Defensa Aérea donde participan prácticamente todas nuestras unidades aéreas, con el apoyo de unidades de la Armada (corbetas para Picket Radar, helicópteros para AEW) y Tierra (AAA y Sam/Shorad), así como fuerzas aéreas de diversos países aliados. Desgraciadamente, los recortes presupuestarios obligarán a prescindir de él (hace tan solo cinco años se realizaban hasta cuatro al año), integrándolo en otros de mayor nivel, como el Sirio.

POOP DECK 97

Otro tradicional ejercicio de doble acción (ataque y defensa simultáneamente) esta vez en el marco de los acuerdos bilaterales España-USA.

Se realiza con la VI Flota del Mediterráneo, con cuartel general en Gaeta (Italia), representada el año 97 por el portaaviones nuclear Theodore Roosevelt con un buque Aegis de escolta, y reforzados por unidades de la USAFE desplegadas en Zaragoza, en esta ocasión el Escuadrón 555 (Triple Nickel) de F-16 de Aviano.

En 1996 se realizó un Poop Deck ligero, dentro del Matador'96 de mayores dimensiones. En 1995 y a tan sólo dos semanas de su ejecución, se canceló por parte americana debido a operaciones reales en curso. Fue en 1994 la última vez que se realizó como ejercicio independiente.

Es uno de los ejercicios más importantes desde el punto de vista de organizar un ataque a un objetivo naval altamente defendido.

En primer lugar se prueba la capacidad de detectar y localizar a una flota situada a gran distancia y programar un ataque que pueda penetrar sus complejas defensas. Un portaaviones se encuentra protegido por sus radares aéreos (AEW), permanentes patrullas de caza (CAP), capacidad de guerra electrónica activa y pasiva (EW) y una gran capacidad de generar salidas con el elevado número de aviones a bordo.

Por otro lado, el Sistema de Defensa de Mando y Control de todos los buques de escolta están perfectamente integrados, lo que unido a la capacidad de defensa puntual contra aviones y misiles que consigan atravesar esa coraza de defensa, hacen que el ataque

al importantísimo objetivo que representa un portaaviones sea considerado muy difícil de realizar con éxito.

El sistema Integrado de Defensa hace que la capacidad de gestionar y combatir los ataques simultáneos sea muy grande, por lo que para que un ataque sea eficaz debe intentarse saturar el sistema con todos los medios posibles.

Todo ello representa un elevado entrenamiento para las tripulaciones de nuestras unidades. Para el año 1998 está cancelado.

que se llevan a cabo ataques con formaciones mixtas (COMAOS), empleando TOT,s muy precisos, y finalizando la misión con el lanzamiento de armamento aire/suelo real, existente en el inventario del Ejército del Aire.

Este ejercicio resulta muy interesante, no sólo para los pilotos que tienen la ocasión de disparar armamento real, sino para los armeros y mecánicos con la manipulación y espoleteado de armas reales, y para la propia base de Zaragoza donde despliegan todos los aviones participantes, a los que tiene que proporcionar todo tipo de apoyo logístico y seguridad real.

Es una gran oportunidad para comprobar el estado del armamento real, entrenamiento de los equipos de armeros y funcionamiento de los sistemas de tiro de los aviones.



Durante el año 1997 el Ejército del Aire mantuvo su despliegue en las operaciones en la antigua Yugoslavia compuesto, entre otros medios, por tres TACP,s desplegados en Bosnia Herzegovina.

NOMAD

Ejercicio especial de combate aéreo (DACT) en polígono instrumentado para entrenamiento específico de pilotos de caza y controladores GCI. Es un combate aire/aire, lo que el ejercicio Flag es en aire/superficie.

Se ha participado varios años con un rendimiento muy alto. Ofrece la posibilidad de reproducir el combate en tierra, analizándolo desde todas las perspectivas posibles y en sus más mínimos detalles, tantas veces como sea necesario.

TORMENTA

Ejercicio tradicional de lanzamiento de armamento real en el Polígono de tiro de Bárdenas. El OCE del ejercicio, que el año 1997 ha sido el MALEV, crea un escenario táctico, en el

SIRIO

Es el ejercicio específico más importante del Ejército del Aire, tanto por los medios empleados como por los objetivos perseguidos.

Si las restricciones presupuestarias obligaran a la cancelación de otros ejercicios de menor entidad, se intentarían reunir e integrar en éste.

En este ejercicio participa una representación de la práctica totalidad de las unidades de combate y apoyo al combate disponibles, así como unidades de la Armada, Ejército de Tierra y países OTAN.

Las operaciones aéreas se dirigen desde el ICAOC de Torrejón, en toda el área de responsabilidad nacional de Defensa Aérea (NASADO), es decir en península, Canarias, Baleares y sus nexos de unión.

Un aspecto muy importante de estos ejercicios consiste en practicar la capacidad de proyección de una fuerza a grandes distancias empleando AAR (reabastecimiento en vuelo) en apoyo a paquetes COMAO de ataque desde la península a Canarias (1.000 NM en cada sentido) y viceversa.

Asimismo se utiliza la capacidad de producción de Recogniced Air Picture (RAP) en toda la NASADO y su disponibilidad en el ICAOC de Torrejón o en cualquier otro puesto de mando alternativo.

En esta ocasión, simulando la neutralización del ICAOC fijo, se utilizó por primera vez el ICAOC desplegable, recientemente creado por el MACOM, desplegándolo a la Base Aérea de Gando con el personal del Estado Mayor de este mando, para constituir un puesto de mando alternativo desde el que se continuaron las operaciones en todo el área de la NASADO.

El resultado final, a pesar de las adversas condiciones meteorológicas, se consideró altamente satisfactorio, superando las expectativas.

ATLAS

Este ejercicio se realiza dentro de los acuerdos bilaterales España-Marruecos alternativamente en cada uno de los dos países.

El ejercicio correspondiente a 1997 se ha desarrollado en territorio marroquí, donde desplegaron unidades de caza y ataque y SAR del Ejército del Aire español.

Para el planeamiento y dirección de las operaciones se constituyó un Estado Mayor Combinado en el que se integraron oficiales de las Fuerzas Aéreas de Marruecos y del Ejército del Aire español.

Durante el desarrollo del mismo se realizaron salidas de entrenamiento combinado en combate aéreo, tanto entre aviones del mismo tipo como disimilares, ejercicios combinados de ataque y defensa y por primera vez se

han introducido ejercicios de SAR y CSAR lo que da un enfoque más global al ejercicio.

El correspondiente al año 1998 ha sido pospuesto a 1999.

Además de los citados ejercicios, el Ejército del Aire ha realizado entre otras las siguientes actividades durante el año 1997:

Campañas de tiro aire/aire. Por razones prácticas y de seguridad, se realizan en aguas de Canarias con despliegue de todos los participantes en la Base Aérea de Gando. Se ha realizado una campaña principal de cinco semanas en junio-julio, y una subcampaña más corta en el segundo trimestre (noviembre) para las unidades que no pudieron participar en la primera. El remolque de dardo lo realiza un avión AE-9 y en otras ocasiones aviones contratados a tal efecto, como el Lear Jet.

Campañas lasex. Para todas las unidades capaces de portar armamento guiado por láser (bombas GBU) y que al no tener iluminador propio como el C-15, necesitan un iluminador alternativo como el F-5.

Se han realizado dos campañas de una semana de duración, la primera en la Base Aérea de Albacete durante el mes de junio y la segunda en la Base Aérea de Zaragoza en el mes de noviembre.

Operación "Deliberate Guard" en Bosnia-Herzegovina. El Ejército del Aire mantiene su despliegue en las operaciones en la antigua Yugoslavia, compuesto actualmente por cuatro EF-18 y un KC-130 en Aviano, un T-12 desplegado en Vicenza y tres TACP,s desplegados en Bosnia-Herzegovina.



Una vez más los UD-13 "Canadair" del 43 Grupo han realizado cantidad de misiones en apoyo al Ministerio de Medio Ambiente, gran parte de las mismas dedicadas a la extinción de incendios.

RESUMEN DE MISIONES DURANTE 1997 — OPERACION DELIBERATE GUARD (Cuadro nº 3)

TIPO AVION	MISION	
EF-18	CAP .... SEAD ....94 XCAS ....764 BAI ....5 LAO-TRBAI ....70 ECAS .... BRM-TRAID-DACT 4	TOTAL SALIDAS: ....937 TOTAL H. VUELO: 2278:20
TK-130	*AR* 148	TOTAL SALIDAS: ....148 TOTAL H. VUELO: ....592:50 COMBUSTIBLE: 3.157.500
C-212	.... OSA 412	TOTAL SALIDAS: ....412 TOTAL H. VUELO: ....757:55 PAX: ....1.682 CARGA (KG): 3.650

También hay asignados cuatro EF-18 en situación "on call", listos para operar dos en 48 horas y dos en 96 horas, así como un TK-10 en una semana.

En el cuadro nº 3 se recoge la actividad desarrollada por los citados medios aéreos durante el año 1997.

Los equipos TACP's (Bullfighters) considerados según los informes entre los mejores en el teatro, realizaron durante el año un total de 1.605 conducciones, de ellas 139 de tipo láser.



El pasado año tuvo lugar, una vez más, el Ejercicio "Tormenta", consistente en el lanzamiento de armamento real en el polígono de tiro de Bárdenas.

En apoyo al citado despliegue nuestra aviación de transporte ha empleado 4.178:45 horas de vuelo, transportando 7.099 pasajeros y 583.782 kgrs. de carga.

Operación "Alfa-Bravo/India-Papa" en Bosnia Herzegovina. En apoyo a los diferentes despliegues que el Ejército de Tierra mantiene en la antigua Yugoslavia, el Ejército del Aire ha empleado un total de 1.794:50 horas de vuelo, transportando 15.374 pasajeros y 1.069.846 Kgrs. de carga.

Operación "Alba" en Albania. En apoyo al despliegue del Ejército de Tierra en el citado país, se han empleado un total de 191:45 horas de vuelo, transportando 309 pasajeros y 78.539 Kgrs. de carga.

Convenio de cooperación con la administración tributaria. En cumplimiento del convenio de cooperación con la Agencia Estatal de la Administración Tributaria (AEAT), el Ejército del Aire ha realizado un total de 3.642:20 horas de vuelo con aviones T-12, P-3 y T-19 desde sus destacamentos permanentes de Santiago de Compostela, Morón y Palma.

Apoyo al Plan Nacional de Drogas. En apoyo a la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas del Ministerio del Interior, se efectuaron un total de 242:00 horas de vuelo de vigilancia marítima, realizadas con aviones P-3 y D-2.

Campaña contraincendios. Este año el 43 Grupo ha realizado con sus "Canadair" UD-13, un total de 3.321:30 horas de vuelo en apoyo al Ministerio de Medio Ambiente, de las cuales 1.095:30 han sido en extinción de incendios.

Vuelos VIP. El 45 Grupo ha realizado un total de 1.782:10 horas de vuelo en aerotraslados para la Casa Real y otras autoridades con aviones T-11, T-16, T-17 y T-18.

Actividad de Pegaso. La actividad desarrollada por el Grupo Central de Mando y Control (GRUCEMAC) "Pegaso" puede resumirse en las siguientes cifras:

- Trazas establecidas.............1.148.969
- Planes de vuelo recibidos y correlados 456.098
- Interceptaciones positivas (MA,s) 10.716
- Defensa Aérea Activa (SCRAMBLE)................................24
- Desconocidos identificados.............47
- Emergencias reales atendidas..........23
- Escoltas de honor y a VIP,s...........154

PANORAMA PARA 1998

Para el año en curso, y a pesar de las restricciones, los ejercicios internacionales más importantes a realizar son:

- Strong Resolve 98 (SR-98)	Marzo 98
- Coalliton Flag 98 (CF-98)	Marzo 98
- NATO Air Meeting 98 (NAM-98)	Sept.98
- Eolo	Junio 98
- CMX	Marzo 98
- DEFEX	Octubre 98

Caso de que los condicionantes económicos que han obligado a cancelar algunos ejercicios mejoraran a lo largo del año y si se pudiese realizar el planeamiento, se llevará a cabo alguno de los ejercicios inicialmente suprimidos ■



El año 1997 desde el Mando de Apoyo Logístico

COMO es bien sabido el MALOG es el órgano responsable del apoyo logístico en las áreas de material y de infraestructura. Por tanto, le corresponde la obtención y el sostenimiento de los Sistemas de Armas y de Apoyo a lo largo de su ciclo de vida.

En el desarrollo de sus funciones ha de procurar emplear los recursos disponibles (humanos, materiales y financieros) de la forma más eficaz posible. En este sentido ha de garantizar que en el proceso de obtención se mantiene la integridad de los requisitos de Estado Mayor y que se alcanza el nivel de eficacia operativa requerida en términos de alistamiento (disponibilidad y capacidad de respuesta) y seguridad de vuelo.

Sin perder de vista nunca estos objetivos operativos hay que gestionar eficazmente los recursos económicos disponibles, siempre escasos por definición, distribuyéndolos equilibradamente entre inversión y sostenimiento; equilibrio siempre difícil, ya que si bien por una parte hay que sostener los sistemas en servicio, por otra, es necesario sustituirlos y modernizarlos para evitar que queden operativamente obsoletos y lleguen a ser muy costosos o imposibles de sostener.

En situaciones de escasez es cuando más necesario se hace mejorar la organización, métodos y procedimientos, racionalizar y optimizar el gasto, y hacer una buena gestión de los créditos asignados para obtener el máximo posible de los recursos disponibles. Así se viene haciendo en los últimos años y podemos decir que las direcciones del MALOG han alcanzado en el año 1997 un nivel de eficacia en la gestión presupuestaria sin precedentes, al alcanzar un 99,95% de compromisos de gasto y un 99,07% de obligaciones reconocidas y propuestas de pagos, sobre el total de los créditos asignados.

En otras páginas de este número se exponen los programas de obtención gestionados en el año 1997 por la Dirección de Sistemas, por lo que a continuación se expondrán las actividades de sostenimiento desarrollada por las Direcciones de Abastecimiento, Mantenimiento, Transporte e Infraestructura.

ACTIVIDAD DE LA DIRECCIÓN DE ABASTECIMIENTO

Durante el pasado año 1997, la DAB ha desarrollado su actividad con el propósito de mantener la continuidad en el desempeño de sus responsabilidades propias y mejorar en cuanto fuese posible la administración y gestión de los recursos asignados.

Por su propia naturaleza y estructura, la gestión en el área del abastecimiento, necesariamente, se basa en previsiones seguras que han de formularse en el entorno temporal de tres años como mínimo, teniendo en cuenta no sólo los plazos administrativos de la contratación, sino también y principalmente los de entrega que ofrecen los suministradores. Conveniencia de esa circunstancia es que el impacto de las desviaciones de la gestión logística en la operatibilidad de los sistemas de armas y de apoyo está asimismo diferido en el tiempo.

Naturalmente, la seguridad de esas previsiones es función de la calidad y oportunidad de las informaciones pertinentes, así como de la adecuación de los métodos y procesos de su explotación. Así, durante 1997, se realizó un gran esfuerzo en la definición e implantación de un nuevo proceso de determinación de necesidades de artículos de abastecimiento, basado en los índices estadísticos de consumo y demanda por unidad de esfuerzo operativo, referidos a la programación del mantenimiento de la configuración de los sistemas de armas o de apoyo, proyectada para el periodo considerado.



Firma del memorandum de entendimiento que abre el camino para la producción del avión de combate europeo Eurofighter 2000 entre los ministros de Defensa de Alemania, Volker Rühe; Reino Unido, George Robertson; Italia, Beniamino Andreatta; y España, Eduardo Serra.

El desarrollo de este proceso exige un gran esfuerzo de análisis de la situación logística y de la programación de mantenimiento prevista para el mismo periodo de interés, pero se considera imprescindible para la optimización de la gestión logística del abastecimiento, ya que por una parte contribuirá a una mayor racionalización del gasto presupuestario, y de otra mejorará la disponibilidad operativa de los sistemas de armas en servicio, objetivo prioritario del sostenimiento.

El logro de los índices de disponibilidad operativa que establece el Mando en sus previsiones, impone la necesidad de ejercer un estricto control de las causas que originan las situaciones MICAP, y adoptar medidas ágiles y efiaces que permitan la más pronta recuperación de la condición operativa de las aeronaves afectadas. Para ello, se ha llevado a éstas la revisión de la normativa técnica de carácter general y particular que regula esta materia. La entrada en vigor de la IG-30-07, revisada, así como las comunicaciones técnicas que desarrollan su aplicación está produciendo ya efectos útiles para la gestión del abastecimiento, como son la mayor precisión de la información MICAP, y un mayor rigor en la calificación de las causas que la originan, lo que permite un mejor seguimiento y control de esas situaciones.

El control y resolución de las situaciones MICAP que afectan a las aeronaves es objetivo prioritario de la gestión del abastecimiento. Por ello, además de la revisión de la normativa antes citada, se han dispuesto elementos orgánicos específicos en los Órganos Técnicos Superiores con la responsabilidad de coordinar la gestión de artículos con los procesos tecnológicos de reparación de recuperables para atender la demanda aplazada de artículos con la mayor diligencia posible.

No obstante el mayor rigor en la calificación de situaciones MICAP, durante 1997 y en relación con los datos de 1996, estas actuaciones han permitido reducir las causas NMCS en un 30%, las PMCS en un 6% y en un 13% las WS. No obstante, es necesario un esfuerzo mayor a todos los niveles para mejorar la eficacia del abastecimiento en beneficio de la disponibilidad operativa y de la ejecución presupuestaria. Ese esfuerzo ha de referirse, tanto a la coordinación de las previsiones en las áreas y niveles del mantenimiento y del abastecimiento, como al rigor en la aplicación de las regulaciones logísticas, a fin de facilitar la labor de análisis del sostenimiento en su conjunto, que sustenta el planeamiento y la gestión logística.

También se ha mejorado la ejecución presupuestaria en el ámbito de misión del apoyo logístico. En este campo es necesario asimismo pretender dos objetivos complementarios orientados a la eficiencia del gasto: máximo nivel de ejecución presupuestario en función de necesidades

de apoyo reales, e incremento de la productividad en los escalones del apoyo logístico para asegurar la practicabilidad de los esfuerzos operativos programados, sin comprometer los índices de disponibilidad requeridos a los sistemas de armas y de apoyo.

El incremento de la capacidad tecnológica sólo es posible pretenderlo en función de unas plantillas de personal especialista que permitan el desarrollo de programas de capacitación técnica continuada, sin comprometer la producción de mantenimiento necesaria, aplicando políticas racionales de renovación del equipamiento e implementando nuevos métodos de trabajo coherentes con aquella formación, con los procesos adecuados de estos equipos y con los índices de productividad que demanden los programas de mantenimiento. De este modo podrá conseguirse la suficiencia del recurso financiero asignado en el presupuesto, para atender las necesidades de sostenimiento de los sistemas de armas y de apoyo.

La DAB viene participando activamente en el desarrollo e integración de la función de abastecimiento en el programa SL-2000, sistema de gestión logística integrado que sustituirá al actual SND en un futuro inmediato.

Por otro lado, durante el mismo periodo, personal responsable de la gestión de la DAB ha recibido instrucción específica para cualificarse en el proceso de cuantificación de las IPL,s (inicial provisioning lists) de sistema de armas Euro-Fighter, actualmente en desarrollo, proceso que previsiblemente tendrá una duración no inferior a cuatro años.

Como no puede ser de otra manera, la DAB ha apoyado por el abastecimiento las necesidades de los destacamentos que el Ejército del Aire mantiene en las bases aéreas de Aviano y Vicenza -Italia- en apoyo de la pacificación de la antigua Yugoslavia, así como los ejercicios Coalition Flag -EE.UU.-, Tormenta -nacional- y otros de menor entidad, realizados en cumplimiento de los planes de instrucción de las unidades.

Finalmente, cabe manifestar la complejidad de la gestión del abastecimiento y la importancia de su eficacia para la disponibilidad de los sistemas de armas o apoyo, lo que justifica la necesidad de una plena dedicación y permanencia en los puestos de trabajo del personal que la desempeña. El abastecimiento es el último item a considerar en la programación del sostenimiento, pero tiene un valor insustituible para la efectividad del apoyo logístico, ya que su objetivo final es la situación en el lugar adecuado y en el lugar oportuno de los artículos necesarios y suficientes para asegurar el mantenimiento de la configuración operativa de los sistemas de armas y de apoyo.



En 1997 ha finalizado la obra de climatización integral del Cuartel General del Ejército del Aire que ha supuesto una inversión de 1.127.991.228 millones de pesetas.

LA DIRECCION DE MANTENIMIENTO (DMA)

Dos amplias áreas de actividad desempeña, realmente, la actual DMA. Aquellas derivadas de sus funciones como órgano responsable de la gestión, administración y control en materia de mantenimiento del armamento, material y equipos; y aquellas otras ejercidas en función de su responsabilidad en aspectos tales como la ingeniería, el control de configuración, el aseguramiento de la calidad, la documentación técnica y la función de aeronavegabilidad. Unas y otras actividades nos llevarían a una denominación más acorde de Dirección de Ingeniería y Mantenimiento.

A modo de síntesis, y atendiendo a la diversidad de funciones reseñadas, a continuación se van a exponer, muy resumidamente, las actuaciones llevadas a cabo durante el año 1997 que se consideran de mayor interés.

En lo que atañe a la función de planeamiento, programación y distribución de cargas de trabajo de mantenimiento, se ha gestionado el desarrollo de 152 expedientes de contratación y se han enviado a las unidades un total de 100 AGC's. Todo ello dentro de la dificultad que suponen unos créditos claramente insuficientes, de diversa procedencia y de una disponibilidad distribuida a lo largo de buena parte del ejercicio y que no es la más favorable para una correcta planificación del gasto. No obstante, esta actividad ha permitido realizar un total de 87 revisiones generales de aeronaves (60% de ellas en centros orgánicos) y 360 de motores/módulos de motor (19% en centros orgánicos y 80% en inorgánicos nacionales).

Avión C.15

Bajo la coordinación y supervisión de la DMA, durante 1997 se ha culminado la capacitación de la empresa Construcciones Aeronáuticas (CASA) para realizar cálculos y análisis estructurales en el avión EF-18. Buena muestra de esta nueva capacidad han sido los trabajos efectuados durante dicho año de diseño, fabricación e instalación de elementos estructurales utilizados en las reparaciones de los aviones C.15-13 y -78.

El año 1997 ha sido el primero en el que se ha producido una alta tasa de cumplimientos de límites de vida,

en numerosos componentes del motor F-404 del avión EF-18.

Durante el cuatrienio 1997-2000 se va a llevar a cabo, por la DMA, un plan de seguimiento de dichos cumplimientos, que contempla una serie de acciones en coordinación con ITP. Asimismo, y con el fin de conseguir una optimización de la vida de los componentes de este motor, se está estudiando un nuevo procedimiento para el cálculo de vida consumida que considera los factores de penalización individualizados para cada pieza y cada tipo de misión volada, en lugar de utilizar una misión mixta única para el Ejército del Aire.

Se ha continuado en 1997 con la selección de aviones del Programa CS, habiendo participado la DMA en el equipo encargado de dicha selección, además de realizar los estudios de viabilidad previos.

También, en el área del software operativo, la DMA sigue colaborando con DIS, CLAEX y unidades usuarias en el desarrollo del OFP 96E, segundo programa de software operativo desarrollado en España.

Armamento

En el área de armamento, DMA ha elaborado prescripciones técnicas para diversos expedientes de adquisición, ha suministrado apoyo de ingeniería a los programas SHORAD, EF-2000 y MODAR en cuanto a selección de equipos y establecimiento de criterios de mantenimiento.

Avión C.14

La DMA ha participado en diversas áreas relacionadas con el programa de modificación, en curso, del avión Mirage F.1. En coordinación con MAESAL, DIS y la INTERDEF nº 1 se han desarrollado todas las órdenes técnicas necesarias para documentar la parte de modificación realizada en MAESAL en el avión biplaza CE.14-30.

Se ha iniciado la participación del Ejército del Aire, junto con Fuerzas Aéreas de Francia, Chile y Sudáfrica, en el programa SIP (Servicio Integrado al Producto) desarrollado por la sociedad SNECMA, fabricante del motor ATAR 09K50 del citado avión F.1. El SIP tiene como objeto proporcionar, a los países usuarios del motor, asistencia técnica en las áreas de ingeniería y mantenimiento a fin de asegurar la operación del motor hasta su retirada del servicio. Asimismo, y al objeto de mejorar las características operativas de este motor (reducción del tiempo de aceleración) y de su mantenimiento (ampliación de potencial de revisiones intermedias y de overhaul), la DMA ha emprendido las acciones necesarias de coordinación, estudio y adquisición de los kits precisos dentro del programa denominado ATAR PLUS. Los cambios a efectuar en el motor incluyen la incorporación de un RDS (Rectificador de salida del compresor) de nuevo diseño, nuevos juegos de álabes RM8 de titanio en el compresor, kits para el acortamiento del tiempo de aceleración y nuevos distribuidores de turbina de alta.

Cuadro nº 1

MOVIMIENTO COMBUSTIBLE F-34	TOTAL AÑO
A) CONSUMO DE UNIDADES DEL E.A.	
Unidades del E.A.	145.672.189
* Aeropuertos nacionales	3.192.251
* Aeropuertos internacionales	2.173.190
* De FA's otros países (no Aviano)	2.462.916
* De Fa's otros países (EE.UU.) (no Aviano)	11.482.962
* Aviano:	
T.12	376.765
C.15/TK.10	8.406.910
De países extranjeros a E.A.	2.249.054
Subtotal parcial	176.016.237
* Maestranzas	94.510
* CASA	241.075
* Trasplantes	8.030
* Ajalvir	525.004
* Pérdidas/B. Pruebas/AGE	1.648.542
Subtotal parcial	2.517.161
Total parcial	178.533.398
B) SUMINISTRADO AJENOS AL E.A.	
* Organismos ajenas E.A. nacionales	3.230.379
* FA's otros países en España	15.036.438
* FA's otros países en Aviano	1.031.235
Subtotal parcial	19.298.052
Total general	197.831.450

Cuadro nº 2

TRANSPORTES DE MATERIAL 1997

	PESO	VOLUMEN
Estafeta	18.722 Kg.	110,64 m³
Vuelos especiales	247.116 Kg.	542,66 m³
Propios medios (terrestres)	197.429 Kg.	657,07 m³
Transmediterránea	168.825 Kg.	1.189,02 m³
Agente transitario del E.A.	491.304 Kg.	1.475,38 m³

Avión E.25

Debido al tiempo transcurrido desde la fabricación del avión C.101 (E.25), se había producido una degradación de las espumas que rellenan los depósitos de combustible. Esta degradación se manifestaba en el desprendimiento de pequeñas porciones de espuma que podían obstruir el filtro de combustible e, incluso, agarrotar la bomba de combustible. Dada la incidencia que este hecho podía tener en la seguridad de vuelo, se emprendió un programa de sustitución de espumas, tanto en el depósito del fuselaje como en el de las alas, con participación de MAESAL y CASA. Dicho programa se inició en febrero de 1997 y concluirá en el plazo de un año, habiéndose incluido toda la flota de E.25.

Avión T.17

En lo que respecta al apoyo logístico a la flota del sistema de armas T.17, es preciso señalar que estos aviones están sometidos a un programa permanente de actualización de sus capacidades para adaptarlas a los requerimientos operativos del Ejército del Aire, así como a los derivados de sus misiones, como aeronaves de Estado. Durante 1997 y dentro de este continuado programa de modernización, cabe destacar los siguientes trabajos de ingeniería:

– Instalación de un sistema triple inercial LTN-92, con actualización vía doble GPS LTN-2001, en el avión TM.17-4, incluyendo la instalación de un "Digital Data Transfer" como alternativa de seguridad para el equipo inercial de misión.

– Diseño y edición CALS (Continous Adquisition and Lifecle Support) del Manual de Operaciones del sistema LTN-92/LTN-2001, en formato "Interleaf" con capacidad de búsqueda, selección, impresión, hipetexto e inclusión de fotografías digitalizadas en las cabinas de los aviones.

– Digitilización y edición en soporte CD-ROM de las publicaciones técnicas del Sistema T.17, avión y motor, correspondientes al manual de mante-

nimiento, diagramas de cableado, catálogo de piezas, plan de mantenimiento, tarjetas de trabajo del plan de mantenimiento y boletines de servicio, todos los cuales se encontraban inicialmente en soporte papel y microfilm.

– Instalación de un sistema SATCOM en el avión T.17-3.

– Adaptación, fabricación e instalación de un AFCS (Automatic Flight Control System) digital, derivado del desarrollado inicialmente para los aviones E-3 de la USAF, por el fabricante del AFCS analógico que originalmente montaban los Boeing 707-300.

– Análisis y registro de los DBI (Datos Básicos Iniciales) para su inclusión en el SIPMEA (Sistema Informatizado de Planeamiento de Mantenimiento del Ejército del Aire).


V de Diego

La Dirección de Mantenimiento ha participado en diversas áreas relacionadas con el programa de modernización, en curso, del avión Mirage F.1.

SIPMEA

Este sistema se halla actualmente implantado en las bases aéreas de Torrejón, Zaragoza y Morón, en apoyo al sistema de armas C.15. Durante 1997 se ha continuado su mantenimiento e implantación, siendo de destacar que, durante este periodo, se han iniciado los trabajos de revisión, análisis y registro de los DBI del Mirage F.1; se han iniciado y completado el análisis y registro de los DBI de los FR-4C (Phantom) y T.10 (Hércules), y finalmente, se ha modificado la IG-70-3, sancionando el JEMA la 6ª enmienda, con fecha 18 de julio, en la cual se actualizan los partes periódicos de mantenimiento a rendir por las unidades y, por primera vez, se regulan los conceptos de estado y situación de una aeronave (operativa, particularmente operativa, inoperativa, destinada, en tercer escalón, en base, agregada, destacada, desplegada, etc.).

Calidad y aeronavegabilidad

En el área de aseguramiento de la calidad y de la aeronavegabilidad, la DMA ha elaborado, como órgano originador, la 3ª enmienda a la IG-70-8, sancionada por el JEMA, con fecha 30 de junio. En ella se ha incluido una nueva organización de la ingeniería y la calidad dentro del Grupo de Material de las unidades aéreas, creándose la Sección de Ingeniería y Calidad (SINCA), como órgano técnico, dependiente directamente del jefe del Grupo de Material; y manteniéndose la Sección de Control Técnico, como hasta ahora, con dependencia directa del jefe del Escuadrón de Mantenimiento.

Finalmente, en este año, la DMA ha iniciado el proceso de adaptación del sistema de calidad existente en las maestranzas aéreas, a la norma ISO 9002, dando unos primeros pasos, los cuales, con posterioridad, se extenderán a otros centros logísticos y unidades aéreas.

Unas y otras acciones pretenden, por una parte, mejorar la labor de ingeniería y calidad dentro de las unidades, dada la enorme importancia que estas dos áreas tienen en la seguridad de vuelo y por otra, llevar a cabo las funciones relacionadas con la aeronavegabilidad con total independencia de la parte productiva de mantenimiento. Todo ello complementado con la definición de una política de calidad común.



En lo que respecta al apoyo logístico a la flota del sistema de armas T.17, estos aviones están sometidos a un programa permanente de actualización de sus capacidades para adaptarles a los requerimientos operativos del Ejército del Aire.

DIRECCION DE TRANSPORTE

Durante el año 1997 la Dirección de Transporte, dependiente del Mando de Apoyo Logístico del Ejército del Aire, ha desarrollado las actividades que, para cada una de sus secciones, se citan a continuación:

A) Sección de Combustible (SECOM)

– Ha gestionado la adquisición de combustible JP-8, que se adjunta en el cuadro nº 1 y controlado su almacenamiento y distribución.

– Además ha realizado las mismas tareas anteriormente citadas, para otros combustibles, tales como:

100-LL ....825.174 Lts.
Super.......................557.595 Lts.
Sin plomo..................89.240 Lts.
Gasóleo A ....4.350.694 Lts.

– En cuanto a nuevo material, ha adquirido cinco nuevas unidades repostadoras y ha remodelado otras seis de las existentes en las unidades del Ejército del Aire.

– La preocupación del Ejército del Aire por el medio ambiente se ha materializado en la construcción de instalaciones para la reparación de los hidrocarburos del agua contaminada, en las bases aéreas de Torrejón, Morón, Getafe, Villanubla, Matacán y Zaragoza. Durante el presente año se tiene previsto continuar con nuevas instalaciones para otras bases aéreas carentes de estos medios.

– Para controlar la calidad del combustible que se suministra a todos los aviones que repostan en las bases aéreas se ha remodelado el situado en Matacán (Salamanca).

– Se han acometido obras para reparar tanques y líneas de suministro de combustible a unidades repostadoras en la Base Aérea de Torrejón, quedando pendientes las bases de Zaragoza y Morón.

– Por último se han llevado a cabo trabajos de mantenimiento en instalaciones de combustible fijos y móviles, laboratorios y equipos de microfiltración para el combustible avión (cuadro nº 1).

B) Sección de Incendios (SECIN)

Entre las diversas actividades realizadas por la Sección durante 1997, se destacan las siguientes:

* Adquisición de seis autoextintores de tipo medio y dos autoextintores de tipo pesado, de los que cinco se destinaron a diversas bases aéreas, una vez realizados sus rodajes correspondientes.

Estos vehículos contra incendios corresponden a una nueva generación de autoextintores que se está introduciendo paulatinamente en el Ejército del Aire, que disponen de mayores prestaciones y se ajustan específicamente a la protección contra incendios de aeronaves.

Se debe resaltar que fueron diseñados según los criterios técnicos establecidos por DTR/SECIN para cumplir los requisitos exigidos por la OACI y dar la cobertura apropiada a las distintas categorías de bases aéreas definidas en el STANAG 3712.

* Ampliación y remodelación de las instalaciones automáticas de detección y extinción de incendios en la Base Aérea de Gando, Base Aérea de Torrejón, Maestranza Aérea de Albacete y estación de MW en El Vedat. Con estas instalaciones se potencia la protección contra incendios de las diversas dependencias en las citadas unidades, por su alto valor militar o económico, cumplimentando, además, la Norma Básica de la Edificación - Condiciones de protección contra incendios en los edificios/96, del Ministerio de Fomento.

C) Sección de Transporte

En el cuadro nº 2 se presenta los pesos y volúmenes de las mercancías transportadas y los agentes que las han llevado a cabo.

D) Sección de automóviles

No se han podido adquirir nuevos vehículos durante el presente año, manteniéndose una dotación de 3.432 vehículos. La seguridad vial ha aumentado pues solamente se registraron accidentes alrededor de 400, apreciándose una disminución que deseamos continúe en 1998.

LA DIRECCION DE INFRAESTRUCTURA

La Dirección de Infraestructura ha llevado a cabo durante el pasado año las obras y trabajos contemplados en el PAI-97 (Programa Anual de Infraestructura). Podríamos agruparlos en los siguientes grandes apartados:

– Programa SIMCA.
– Adecuación y mejora de los alojamientos y vida de tropa.
– Obras de potenciación de la Base Aérea de Morón (Programa CX).
– Mantenimiento de la infraestructura del Ejército del Aire.

En el programa SIMCA se ha finalizado la construcción de la nueva torre de radar en el EVA 22 (Peñas del Chache), se prevé la entrega inmediata del asentamiento del EVA 12 (Espinosa de los Monteros), continuándose con el EVA 11 (Alcalá de los Gazules) e iniciándose la fase I de accesos del Escuadrón nº 14 (Riaza). Asimismo se ha entregado un Centro de Mando y Control en la Base Aérea de Zaragoza, continuando a muy buen ritmo las obras de digitilización del eje sur de la red de microondas. Los trabajos realizados han tenido un monto económico de 1.467,6 MPts.

En cuanto a las mejoras en alojamientos y vida de la tropa, se han llevado a cabo obras en las bases de Getafe, Gando, Torrejón, Albacete, Son San Juan y Zaragoza.

Respecto al Programa CX, se está cumpliendo exactamente en los plazos fijados para la potenciación de la Base Aérea de Morón. Alcanzado el nivel destacamento, se continúa con las obras para alcanzar el nivel 0.

Un hito importante ha sido la finalización de la obra de climatización integral del Cuartel General del Aire que ha supuesto una inversión de 1.127.991.228 pesetas.

Asimismo, se ha atendido al mantenimiento de la infraestructura del Ejército del Aire, realizándose trabajos de conservación de hangares, polvorines, reparaciones de pistas y mejoras en las plataformas de estacionamiento de distintas bases. En el aspecto de mantenimiento de instalaciones se ha incidido en redes de media y alta tensión, así como en mejora de instalaciones de balizaje, particularmente en las bases procedentes de la retrocesión de la USAF, reconfigurándolas y modernizándolas en la línea comenzada ya años atrás. Otra instalación que se intenta mejorar y poner al día, son las barreras de frenado algunas de las cuales empiezan a acusar la vejez, en particular las de origen USAF, estando en fase de replantear todo el apoyo a estos equipos para conseguir que los tenga a nivel orgánico el Ejército del Aire hasta el tercer escalón de mantenimiento. Puntualmente se ha concluido la instalación de dos barreras de frenado por cable en la Base Aérea de Getafe para apoyo específico al EFA.

Las nuevas obras y las de conservación y mantenimiento llevadas a cabo por la DFR a lo largo de 1997 han importado 6.931,5 MPts., de los cuales 3.000 MPts. han sido financiados con fondos de la Gerencia de Infraestructura de Defensa.

Igualmente, con créditos presupuestarios de DIGENIN-MINISDEF, se está dando un serio impulso al área de protección medioambiental, adecuando a normativa sistemas de depuración de aguas, ahorro energético y retirada de residuos tóxicos y peligrosos ■

DOSSIER

Cincuentenario del primer lanzamiento paracaidista militar

El pasado día 23 de enero se cumplió el quincuagésimo aniversario del primer lanzamiento paracaidista, en su modalidad militar, realizado en España, gesta que corrió a cargo de hombres uniformados de gris aviación cuya ilusión, esfuerzo y dedicación han permitido que el Ejército del Aire pueda ufanarse, hoy, de ser el precursor del paracaidismo militar en nuestra nación.

En este dossier se ofrecen, en primer lugar, dos artículos redactados por pioneros del paracaidismo, los generales Gómez Muñoz y Pérez Ramos, que aportan sus respectivas visiones sobre la gestación del paracaidismo militar en España, con especial hincapié sobre el nacimiento, desarrollo y desaparición de la 1ª Bandera, posteriormente 1er Escuadrón, por parte del primero de los nombrados, en tanto que el segundo, partícipe de aquel primer lanzamiento que conmemoramos, se centra en el relato detallado de los prolegómenos y actuaciones correspondientes al mismo.

Se continúa con un apunte del actual coronel jefe de la Base Aérea de Alcantarilla, José Manuel Poblador, que nos deleita al bosquejar, con suaves pinceladas, la primigenia trabazón aeronáutico-paracaidista, al ubicar histórica, geográfica y climatológicamente el lugar donde se asienta la Escuela y relatarnos las diversas facetas del complejo de unidades que alberga su Base.

La situación actual del paracaidismo en el Ejército del Aire se analiza a través de varios textos que nos permiten adentrarnos en el conocimiento de las diversas unidades paracaidistas que figuran en la estructura orgánica del Ejército del Aire:

—La Escuela Militar de Paracaidismo "Méndez Parada" es descrita por el comandante Vidal Bugallo de forma que casi se siente su enorme capacidad de adaptación, su potencial evolutivo, que le ha permitido responder, a lo largo del tiempo, las demandas de aquellas unidades de las Fuerzas Armadas, normalmente de elite, cuyo personal requiere formación paracaidista.

—El quehacer de la Patrulla Acrobática Paracaidista del Ejército del Aire (PAPEA) es pormenorizado por su jefe, el teniente Royo Delgado, en un escrito sobrio, comedido y sin concesiones a la galería; admirable, por tanto. Simplemente añadir, como observador ajeno al entorno de la PAPEA (libre, en consecuencia, para manifestar entusiasmo sin pecar contra la modestia) que la belleza, la técnica, la precisión y el riesgo controlado con los que actúan sus componentes, además de generar asombro, constituyen, todos juntos, un fascinante reclamo hacia el paracaidismo.

—No aparecen artículos dedicados a la Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas (EZAPAC) ni a la Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA), la primera de las cuales tuvo protagonismo en el ejemplar anterior de la Revista Aeronáutica (diciembre de 1997), mientras que la segunda fue tratada, a fondo, en mayo de 1995 y marzo de 1997 reseñándose el hito correspondiente a los lanzamientos de sus primeros misiles de Defensa Aérea de Corto Alcance "Aspide 2000" (septiembre del 97) y comentando su actuación en Italia dentro del número monográfico dedicado al Destacamento Icaro en Aviano (noviembre de 1997).

Como aporte final, el general Beltrán Doña firma un artículo que le ha obligado a ejecutar un arriesgado, dificultoso y, sin embargo, bien razonado ejercicio de prospectiva paracaidista.

Sirvan estas líneas introductorias, además, como vehículo transmisor de afecto, agradecimiento e información a nuestros mayores: las unidades paracaidistas en activo, adaptadas, naturalmente, a la entidad y modos de acción propios de la época, se encuentran excelentemente dotadas y con previsiones de futuro optimistas. Y algo parecido se puede decir de los jóvenes, porque tampoco ellos han defraudado: sus actuaciones siguen la pauta marcada por nuestros predecesores, de manera que los compañeros paracaidistas ya desaparecidos pueden descansar en paz sabiéndose relevados por mujeres y hombres técnicamente preparados, adecuadamente armados y con el mismo entusiasmo y espíritu de sacrificio de los que ellos hicieron gala.



Los comienzos del paracaidismo militar en España

En el principio fue la primera bandera...

MARIANO GOMEZ MUÑOZ
General de Aviación

¡ESTAN SALTANDO EN ALCANTARILLA!

Corría el mes de enero de 1948 y, tras las cortas vacaciones de Navidad, se habían reanudado las clases y actividades del 1er Curso de aptitud para el ascenso a comandante del Arma de Tropas de Aviación, que seguíamos los capitanes más antiguos del Arma.

Un compañero había tenido que ir, aquel día 23, al Ministerio del Aire para resolver algún asunto particular y allí se enteró de la noticia. Volvió deprisa al chalet de la calle de la Princesa, donde se desarrollaban las clases, y entró en el aula dando gritos con la buena nueva ... La clase estaba acabando y era la última del día, pero se cortó "ipso facto" y todos rodeamos ansiosos al feliz mensajero para saber más detalles .....

El hecho de saltar era importante; se trataba de los primeros saltos militares en España, pero al fin y al cabo en la II Guerra Mundial se habían hecho decenas de miles de saltos y en aquellos días ya había bastantes paraclubes civiles por el mundo. Pero para nosotros, la importancia era más que extraordinaria por una serie de razones: Se había alcanzado una meta perseguida trabajosamente en una larga marcha de 8 años desde nuestro ingreso, en febrero de 1940, en el Arma de Tropas del Ejército del Aire e incluso antes, pues algunos estábamos en Academias de las diferentes Armas del Ejército de Tierra para la transformación de oficiales provisionales de la Guerra en oficiales profesionales de la Paz, que abandonamos para integrarnos en la nueva Arma atraídos por la fama de los paracaidistas

alemanes en aquellos meses iniciales de la II Guerra Mundial. Aquellos saltos venían también a justificar el abandono de nuestras antiguas Armas -cosa que para algunos había supuesto serios problemas de conciencia- al convertir en realidad lo que al ingresar en el Ejército del Aire era sólo una esperanza. Pero, sobre todo, aquellos saltos eran la puerta de salida de la penumbra que envolvía unos cometidos nunca bien definidos para ocupar un puesto al sol, con algo tan sencillo como poder explicar nuestro papel en las Fuerzas Armadas con una simple palabra: "paracaidista", como otros decían "artillero", "ingeniero", "piloto", "médico", etc.

No habían sido cómodos los años transcurridos desde aquel 17 de noviembre de 1939 en que se anunció un concurso para cubrir 300 plazas de tenientes del Arma de Tropas con oficiales provisionales procedentes de cualquier Arma o Cuerpo. Una vez seleccionados en el concurso, hubimos de pasar un examen de ingreso y superar satisfactoriamente 3 cursos, uno en la Academia de León, con los futuros tenientes del Arma de Aviación, y 2 en la Academia, ya especial, para Tropas de Aviación en Los Alcázares, sometidos a un severo régimen académico como cadetes cuando todos había-



"Se constituye la 1ª Bandera de la 1ª Legión con el designio de convertirse en Paracaidista..."



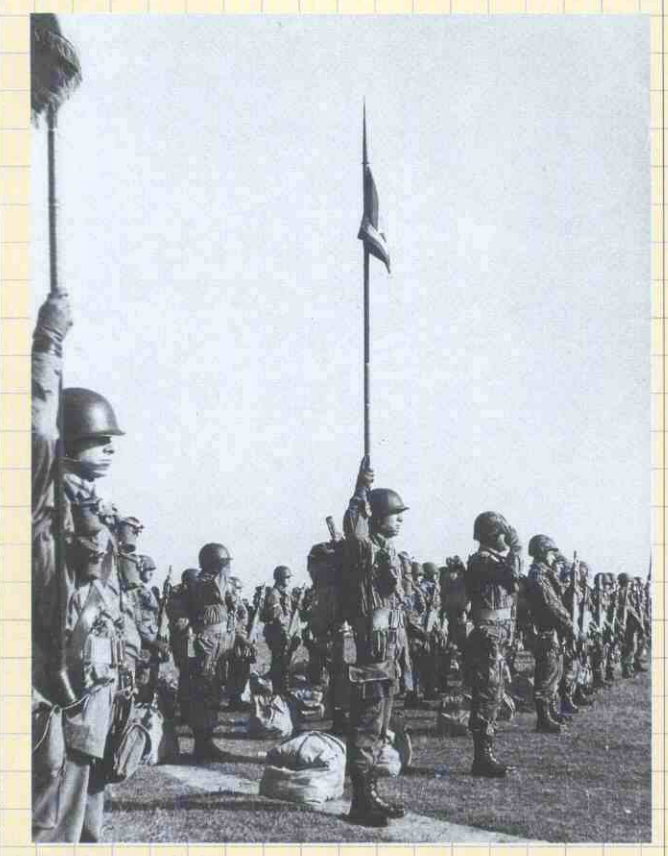
"Faltaba casi todo salvo -y esto es lo importante- los aviones Ju-52 que existían en el Regimiento de Transporte de guarnición en la Base".

mos sido oficiales con mando de tropas en operaciones de guerra.

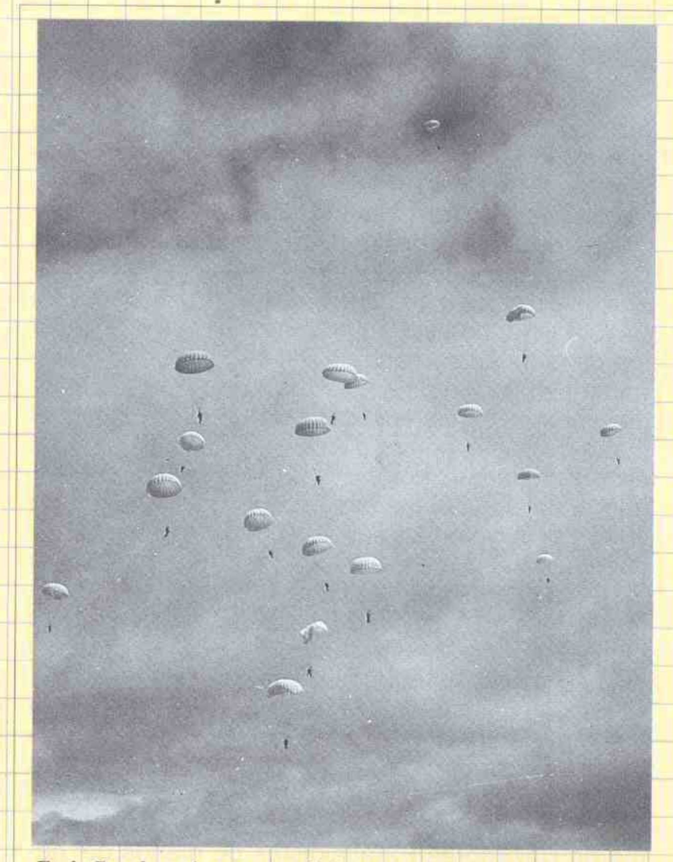
Tampoco fue demasiado fácil nuestra integración en el recién creado Ejército del Aire. Resultábamos extraños, lógicamente, para el colectivo que había constituido la Aviación en la Guerra y cuyos oficiales provisionales pasaban con nosotros a la Academia de León. Sin embargo es de observar que los compañeros de Aviación que mejor nos acogieron fueron precisamente aquellos que poseían mejores Hojas de Servicio por su actuación en la Guerra, que había proporcionado a varios de ellos la Medalla Militar individual. Además, los jefes profesionales, que procedentes del Ejército de Tierra habían sido seleccionados para nutrir los cuadros de Mando de la nueva Arma de Tropas, habían vuelto en su mayor y mejor parte al Ejército de Tierra desilusionados por la larga espera, abandonándonos a nuestra suerte. Por otra parte, al crearse el Ejército del Aire con 2 Armas: Aviación y Tropas de Aviación, los veteranos de la Aviación de la Guerra veían perder algo de su exclusividad como Arma única, a mayor abundamiento cuando, para algunos, existía el temor de que la nueva viniese a desempeñar un papel en algo semejante al que la Infantería de Marina había desempeñado hace siglos en la Armada.

Este nuevo Ejército del Aire (9-11-1939) era la obra del general Yagüe, Ministro del Aire, que procedía de la Legión y así estructuró el Arma de Tropas en 5 Legiones, una por Región Aérea y 3 Banderas, una por Zona Aérea. Ya en aquellos lejanos días, cuando estaba recién iniciada la II Guerra





"Por fin, el 2 de febrero de 1949, se efectúan los primeros saltos de la Bandera en Alcalá"







En la Bandera siempre se saltaba para algo: un objetivo a alcanzar o una tarea a realizar en tierra.

Mundial, se previó en la orgánica del Arma la existencia de unidades "parachutistas", utilizando el galicismo disponible para designarlas toda vez que el de "paracaidista" no se había acuñado todavía, y fruto de aquel espíritu "parachutista" fue que se designase como tal una Bandera de la 1ª Legión, que al mando del Comandante Zayas, estaba acuartelada en Cuatro Vientos.

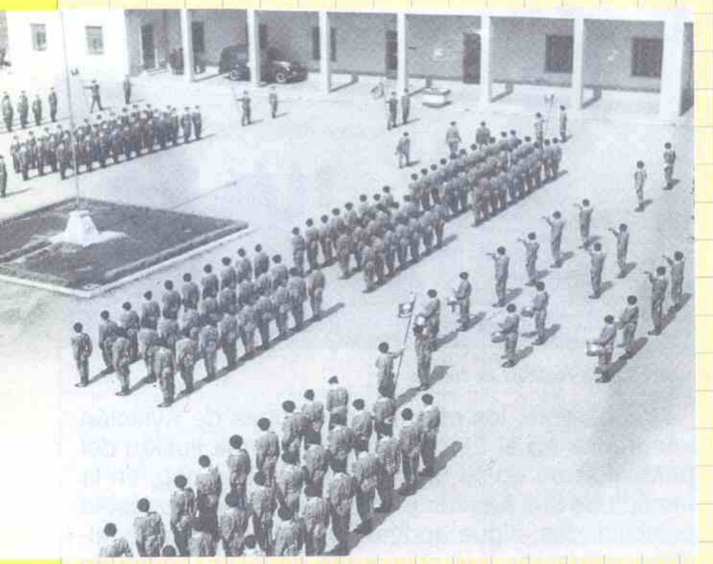
Es cierto que años antes también en Cuatro Vientos había habido actividades "parachutistas", en este caso orientadas exclusivamente a instruir a los pilotos en el uso del paracaídas de salvamento bajo la dirección del capitán Méndez Parada que en un día de marzo de 1930, y durante un vuelo relacionado con tales actividades, perdió la vida al estrellarse su avión tras lograr que se desprendiese un tripulante que al saltar quedó enganchado en el patín de cola.

La prometedora marcha, al menos teóricamente, del paracaidismo cambia radicalmente al cesar el general Yagüe y ser sustituido por el general Vigón como Ministro del Aire en 1940. La Bandera del Comandante Zayas no es dotada de ningún medio ni se le señala ninguna actividad tendente a convertirla realmente en paracaidista, con lo que es víctima de las bromas, a veces hirientes, de otras unidades del mismo Cuatro Vientos, cunde la desmoralización entre ellos y a poco desaparece como tal unidad "parachutista".

No obstante, los oficiales de Tropas de Aviación integrados en el Ejército del Aire con la ilusión del paracaidismo no se desmoralizan. Cada uno, en la medida de sus fuerzas y de sus más bien modestas posibilidades, sigue apoyando el proyecto paracaidista, esfuerzos que convergen en la Academia de Tropas de Aviación de Los Alcázares donde profesores y alumnos, casi en plan privado realizan ejercicios de entrenamiento en tierra y acopian datos y lecturas de revistas extranjeras. Así, con altas y bajas en las esperanzas, se llega a marzo de 1946 en que se constituye la 1ª Bandera de la 1ª Legión con el designio de convertirse en paracaidista, este vez de verdad, y buena prueba de ello es que en enero de 1947 pasa a llamarse 1ª Bandera de Paracaidistas, que se establece como unidad independiente, cuyo empleo quedaba reservado al Alto Mando del Ejército del Aire y a la que se conceden una serie de prioridades en el aspecto de personal, armamento, equipo, material, locales, etc. Son destinados los primeros oficiales, y como jefe otro oficial, el capitán Salas, ya que no ha solicitado tal puesto ningún comandante. En febrero las actividades se van acelerando y el capitán Salas, el teniente Villamil y el brigada Corral marchan a Córdoba (Argentina) en cuya Escuela de paracaidistas, con técnicas e instructores procedentes de la Luftwaffe, efectúan el curso básico de paracaidistas con 8 saltos que completan sólo los dos últimos, ya que el capitán

Salas había tenido que regresar a España sin terminar el curso. La Bandera quedó acuartelada en uno de los edificios en construcción de la que iba a ser Academia General del Aire en el Aeródromo de Alcalá de Henares que no reunía condiciones de habitabilidad, por lo que en marzo de 1957 se traslada a la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos de Cuatro Vientos donde encuentra mejores alojamientos. El 1 de abril participa por primera vez en un acto público, el desfile militar conmemorativo de la Victoria.

Sin embargo, pasan los días y nada indica que los lanzamientos puedan comenzar pronto y así cunde el temor a que se repita el caso de la Bandera "parachutista" y con el temor, la desmoralización. Pero gracias al apoyo decidido del ministro, general González-Gallarza, que desde 1945 dirige al Ejército del Aire, y de su jefe de E.M., general Longoria, convencido partidario de la existencia de estas fuerzas en el Ejército del Aire, las cosas empiezan a cambiar a pesar de las penurias de todo orden existentes por aquellos días, próximos al final de la II Guerra Mundial, que hace difícil equipar como es debido a la Bandera.



El 9 de marzo el general Gallarza, Ministro del Aire, nos visita.

Una Comisión estudia el posible emplazamiento para la Escuela de Paracaidistas que se ha decidido es urgente organizar como paso previo a la constitución de cualquier unidad paracaidista. Se elige el Aeródromo de Alcantarilla donde existía una Escuela de Pilotos y el 15 de agosto de 1947 se firma la Orden de creación de la Escuela Militar de Paracaidistas en el citado Aeródromo. Días después pasan destinados a la Escuela el capitán Salas y cuatro de los capitanes de la 1ª Bandera, que viene así a dar vida a un nuevo brote paracaidista que a partir de entonces va a tener vida propia y bien brillante.

Una Orden de septiembre del 47 dispone que todo el personal destinado en la 1ª Bandera pase a efectuar el curso de Paracaidista en la Escuela, en cuyo curso han de diplomarse asímismo los propios profesores de la Escuela, ya que tan sólo terminaron el curso en la Argentina el Teniente y el Brigada que allí fueron comisionados y que por tanto ostentan la mayor veteranía del los paracaidistas militares de España. Pero para el desarrollo de este curso, hay que vencer las dificultades que siempre desgraciadamente encuentra lo nuevo. A duras penas se consiguen 10 paracaídas, un Junker 52 y un Savoia 81, todo esto en no muy buen estado, pues los paracaídas estaban en estudio en el INTA que había señalado en rojo ciertos defectos y los aviones venían con demasiadas horas de vuelo hasta el punto de que el primer día de lanzamientos al JU52 se le estropea un motor.

¡Y al fin! llega el tan esperado día 23 de enero de 1948 y el inicio de los saltos, que hay que hacer con cuentagotas, pues si bien el primer día sólo saltan 12 (7 Capitanes: Salas, Echeverría, Villalain, Mosquera, Pastor, Irigoyen y P. Ramos; y 5 Tenientes: Linares, Elboj, Maseda, Galache y Provencio) en días sucesivos, para aumentar el número de saltos, se pliegan los paracaídas después de un salto para que otros alumnos puedan saltar a su vez. En febrero llegan más paracaídas y en marzo se llega a los 59 lanzamientos en un día.

Termina el curso el 10 de abril y reciben el Diploma de Cazadores-Paracaidistas de manos del general Longoria, en representación del general Gallarza, 15 oficiales, 22 suboficiales, 33 cabos primeros y segundos y 95 soldados; 165 en total. La Escuela se va dinamizando y adquiriendo velocidad en sus actos. El 20 de abril comenzamos (el que escribe entre ellos, una vez terminado el curso de Comandante) otro curso: 18 oficiales y 145 soldados destinados a nutrir y rellenar la 1ª Bandera, que ha quedado en cuadro, toda vez que la mayor parte del personal diplomado en el curso anterior pasa a ocupar destinos en la Escuela.

Recuerdo el día, 12 de junio, de nuestro primer salto: En honor nuestro iba a ser lanzada en primer lugar la mascota de la Escuela, un chivo, para abrir camino y repartir buena suerte en los saltos siguientes. Había poca o, mejor, ninguna experiencia en lanzamientos de chivos y, aunque el atalaje estaba bien ajustado, al choque de apertura de la campana el pobre animal salió disparado escapándose, por lo movedizo de su piel, de las ataduras. Yo que había de saltar en primer lugar, tras la "pasada" para el chivo, iba al lado de la puerta y vi por tanto la escena, no cargada en demasía de buenos augurios, pero como el resto de la Patrulla preguntaba cómo iba el chivo, yo tuve que decirles con signos, por el ruido de los motores con la puerta abierta, que ¡a pedir de boca!, para no complicar las cosas. La realidad fue que no hubo boca que lo probase, pues cuando se trató de aprovecharlo para la cocina resultó imposi-

"Comienza una serie de numerosas visitas, exhibiciones, ejercicios, maniobras y competiciones... que nos obligaban a operar tanto en el campo como en el gabinete".

ble por el amasijo de carne y huesos a que había quedado reducida la pobre mascota.

Nuestro curso finaliza el 31 de julio e inmediatamente nos incorporamos sus componentes a la Base de Alcalá de Henares. Yo había ascendido a Comandante el 5 de mayo, y tras el oportuno concurso había sido destinado como Jefe de la 1ª Bandera al terminar el curso.

Físicamente se separan en este punto las rutas de la Escuela y de la Bandera aunque espiritualmente sigan bien unidas e identificadas.

La Escuela sigue su marcha ascendente consecuencia del trabajo de sus componente y de las ayudas que recibe, que permiten aumentar el número de sus cursos y actividades hasta el día de hoy en que, en plena y robusta madurez, ha alcanzado el millón de saltos, con 90.269 títulos expedidos en 1.095 cursos, con un costo de 47 caídos (20 de la BRIPAC, 10 de la Escuela, 7 de la EZAPAC, 6 del 771 Escuadrón de Fuerzas aéreas y 4 de diversas unidades) y continúa progresando en la cantidad y calidad de su "producción" en beneficio de los Ejércitos de Tierra y Aire, y dando a sus Caídos, con estos hechos tan positivos, la justificación para su sacrificio ...

LA 1ª BANDERA, YA DE PARACAIDISTAS, EN ALCALA

Al tratar de reseñar ahora los hechos más destacados de la vida de la Bandera -que en abril de 1953 pasa a ser 1er Escuadrón de Paracaidistas, aunque coloquialmente sigue siendo la "Bandera"- en sus 17 años de existencia en la Base Aérea de Alcalá de Henares, tropezamos con la dificultad de la falta de datos. Hay que reconocer que el departamento de prensa y propaganda nunca existió en la Bandera y tampoco recibió demasiado apoyo de otras instancias, salvo cuando flaqueaba el reclutamiento o se trataba de conseguir "extras" en abundancia para el rodaje de alguna película relacionada con el paracaidismo o la aviación. La pérdida o localización desconocida de los archivos del Escuadrón tras su disolución, y la desaparición de muchos de los que fueron sus componentes junto a la mala memoria de los que supervivimos, hace que si en general los Ejércitos han sido los grandes mudos, como decía A. de Vigny, en el caso del Escuadrón éste resulta archimudo, con la consecuencia, inevitable y lógica, de que también haya sido bastante desconocido en vida y olvidado una vez disuelto.

Instalada la Bandera de Paracaidistas (ahora ya de verdad) de nuevo en Alcalá, en agosto de 1947, comienzan las idas y venidas para conseguir o completar la dotación de paracaídas, armamento, vestuario, equipo, etc. necesarios, repitiéndose así lo sucedido en Alcantarilla, y ello a pesar de las preferencias que para su dotación se habían con-

cedido a la Bandera en enero de 1947. Faltaba casi todo salvo -y esto era lo más importante- los aviones JU-52 que existían en el Regimiento de Transporte de guarnición en la Base.

Por fin, el 2 de febrero de 1949. se efectúan los primeros saltos de la Bandera en Alcalá; el 9 de marzo el general Gallarza, Ministro del Aire, nos visita, y el 1 de abril la Bandera toma parte por primera vez como tal unidad paracaidista en el desfile de la Victoria con lo que diríamos que hace su presentación en sociedad... militar y con ella comienza una serie de numerosas visitas, exhibiciones, ejercicios, maniobras y competiciones -fruto de ser la única unidad paracaidista de España- que junto al estudio y pruebas de equipo, paracaídas y armamento, que luego se traducían en los informes o memorias correspondientes, nos obligaban a operar tanto en "campo" como en "gabinete".

¡Cuántas veces, en aquel período, habremos reinventado las "sopas de ajo", hace ya siglos inventadas!. Por ejemplo: Cuando a guisa de sorprendente mejora sobre los viejos y queridos JU-52 empezamos a saltar en los Douglas DC3 en septiembre de 1960, tuvimos una serie de enganchones de paracaídas en el patín de cola, cosa que entrañaba evidentemente un grave riesgo para el paracaidista y para el avión. Se estudió el problema y llegamos a la conclusión, tras semanas de pruebas y ensayos, que la solución era un faldellín protector (algo semejante al de los machos cabríos... con perdón!). Pues bien, años después, cuando ya los DC3 habían pasado a mejor vida, hablando con un veterano paracaidista americano, nos confirmó que ellos tuvieron una serie de muertos por la misma causa hasta que también "inventaron" los faldellines protectores... Menos mal que nosotros no tuvimos ninguna muerte por tal causa. Y este reinventar lo ya inventado por falta de información, me temo que no ocurrió tan sólo en el caso de los faldellines... Así, nos vimos obligados a redactar, e incluso imprimir, una serie de normas de actuación (plan de instrucción, guión para la confección de órdenes de ejercicios u operaciones paracaidistas, normas para la ejecución de lanzamientos, cartilla sanitaria, etc.) que por supuesto se hubiesen podido obtener de fuentes ya experimentadas en el extranjero.

En el aspecto más importante del Plan de Instrucción, es decir, en los lanzamientos, desde el principio se detectó un peligro conceptual semejante al que se produjo en los comienzos de la Aviación, o mejor del pilotaje de aviones: el mitificar el salto y por ende al paracaidista como ejecutor y poseedor de unas técnicas fuera de lo común. Consecuencia de esto era confundir el fin con lo que era tan sólo un medio. Combatimos esta tendencia todo lo posible luchando con la inclinación natural a sobrevalorar por el ejecutor lo que es alabado y admirado por el espectador -incluso militar-. El salto -por emocionante y atrayente que sea, lo que explica su éxito como deporte- desde el punto de vista militar no es más que un medio de llegar a tierra para realizar allí unas misiones que son el fin buscado. Es decir, que del título "Cazador Paracaidista" que se obtiene al finalizar el curso, hay que tomar el sustantivo "cazador" como definitorio de nuestra misión, y el de "paracaidista" como un mero adjetivo que la califica. Por ello en la Bandera siempre se saltaba para algo: un objetivo a alcanzar o una tarea a realizar en tierra. Había saltos los martes y viernes de cada semana y las tres escuadrillas de armas y la de P.M. lo iban haciendo por turno, generalmente a una escuadrilla por día de salto, para realizar en tierra los ejercicios programados en el Plan de Instrucción. Además existían los saltos de la llamada "Patrulla de la Alegría" que cada día de salto se organizaba con jefes, oficiales y suboficiales, voluntarios, fuera del turno rotativo, con el objeto de experimentar paracaídas, empaques, armamento o equipo vario. La tropa venía a saltar una docena de veces anualmente y el personal profesional, por efecto de la Patrulla de la Alegría, el doble. Lo ordenado era 4 saltos anuales.

Al final del Plan de Instrucción, antes de las Competiciones finales, se verificaba el Ejercicio "Embolia" en combinación con el Tercio de la Guardia Civil que cubría la zona de actuación. El ejercicio consistía en lanzar una patrulla sobre cada uno de los puntos seleccionadas en las proximidades de las líneas férreas o carreteras coincidentes en Madrid, en un círculo con un radio de unos 50 a 70 Km. del centro. Una vez en tierra debían ocultar el paracaídas, disfrazarse de paisanos y tratar de incorporarse por sus medios, en un plazo máximo de 2 días y por los itinerarios por ellos escogidos, a una supuesta zona de evacuación por helicópteros, agreste y poco habitada, papel que desempeñaba el acuartelamiento de Alcalá en el ejercicio. En la zona de lanzamiento y en el itinerario de repliegue tenían que efectuar una serie de destrucciones simuladas y golpes de mano que se grababan fotográficamente (algunas de las fotografías no habrían gustado nada a los supuestos vigilantes del objetivo, que dormían apacible y tranquilamente) o se señalaban con tiza en los propios objetivos. Este cúmulo de destrucciones hubiesen producido en la realidad el colapso de todas las vías de acceso y salida de la capital, logrado por unos efectivos de unas 30 patrullas, menos de 400 hombres, actuando sigilosamente y rehuyendo el encuentro con las fuerzas de reacción. Excuso decir que la Guardia Civil entraba de lleno en el juego por amor propio, y unos y otros ponían el máximo interés en la realización. Como es natural todo esto era fuente de muchas anécdotas: Recuerdo el caso de una célula de una de las patrullas que bien disfrazados de campesinos (entonces existían) habían eludido todos los controles pero que finalmente fueron "cazados" en una estación de ferrocarril por culpa de una malhadada mancha de aceite en el suelo que hizo que apareciese claramente dibujado en él

la huella, muy característica, de la suela de la bota paracaidista que no habían tenido la precaución de cambiarse.

Cada uno de los factores intervinientes en el Ejercicio contribuía a la calificación de la Patrulla actuante, calificación que con un coeficiente importante entraba en las competiciones finales del Plan de Instrucción. Éstas abarcaban 3 aspectos: Individual (notas de clases y de conducta por las felicitaciones y sanciones habidas), Deportivo (pruebas de campo a través, atletismo, gimnasia, instrucción paracaidista y diferentes deportes), y Militar (precisión y concentración en el lanzamiento, tiempo de entrada en acción, pruebas de topografía, armamento, empaques, explosivos y destrucciones, tiro real con diversas armas, etc., etc.). Todas estas pruebas daban los paracaidistas, pelotones, secciones y escuadrilla vencedores, a los que se otorgaban trofeos especiales y bonificaciones en los permisos.

Los componentes de cada pelotón eran siempre los mismos, saltaban en el mismo avión y vivían en el dormitorio agrupados, todo lo cual reforzaba los lazos entre sus componentes hasta convertirlos en una piña más que un pelotón.


"Realizar en tierra los ejercicios programados en el Plan de Instrucción".

IFNI - SAHARA

Habían pasado casi 10 años desde los primeros saltos cuando llegó la hora de la verdad y el momento de evaluar realmente nuestros Planes de Instrucción. El "test" fue la Campaña de Ifni-Sahara 1957-58. A finales de noviembre de 1957 los paracaidistas del Ejército de Tierra habían sufrido en Ifni su bautismo de fuego. Ante estos hechos, el Primer Escuadrón se pone en estado de alarma pero, tras pasar varios días sin recibir la orden de marcha, solicito una audiencia del Ministro del Aire, General Lecea, que consigo tras vencer ciertos obstáculos, y le hago presente nuestra mayor antigüedad respecto a los paracaidistas del Ejército de Tierra que ya estaban combatiendo y la desmoralización del Escuadrón al sentirse injustamente olvidado. Por fin, a las 11 h. del día 6 de diciembre se recibe la orden de emprender la marcha en la madrugada del día 7 hacia Sidi-Ifni desde Getafe, donde los Sres. Ministros del Ejército y del Aire nos despiden, y a las 8 h. empieza el despegue de los aviones del Ala de Transporte que, junto con los movilizados de la Compañía Iberia, forman un convoy de treinta y tantos, para llegar a Sidi-Ifni en la tarde del mismo día tras repostar y comer en Sevilla.

No disponemos de espacio para detallar la actuación del Escuadrón en el período 07-12-57 al 06-04-58 en que allí estuvo destacado -es posible que lo hagamos en el próximo número de la revista "Aeroplano"- pero al menos, y como botón de muestra, citaremos algunos hechos de los más significativos.

Al llegar a Sidi-Ifni nos encontramos, en contraste con las imágenes que todos teníamos del lugar a base de arena, sol, calor, etc., con un cielo gris y cubierto, frío y lluvia torrencial que impidió una segunda rotación de los aviones para traer el 2º escalón: víveres, municiones, utensilio e impedimenta, que recibimos en Alcalá en su mayor parte el día anterior a nuestra partida. La consecuencia fue que la vida se hizo bastante difícil, puesto que el enlace aéreo con Canarias y el desembarco de los buques que esperaban en la costa se hacía casi imposible. Contábamos tan sólo con la dotación individual de municiones, los ranchos en frío repartidos en Alcalá, y como único recurso contra la lluvia encontramos en una tienda abandonada una pieza de plástico para manteles o cortinas, con unos llamativos y coloreados dibujos de pájaros y flores que, cortado en trozos de 3 metros y con un orificio en el centro, formaba unos ponchos "sui generis".

Nada más llegar, el general Laureado Gómez Zamalloa, gobernador general del África Occidental Española, a cuyas órdenes directas íbamos destinados, nos ofreció, como deferencia hacia el Ejército del Aire, ocupar una posición clave del dispositivo de defensa, el "Busgadir", y hacia allí partió en la

madrugada siguiente a nuestra llegada la 1ª Escuadrilla del capitán P. Ramos. Transcurridos dos días subí a verlos con el capellán, Eloy Pastor, y nada más llegar se nos cayó el alma a los pies: estaban calados, barbudos, demacrados y con cara de hambre, grises y luciendo, en contraste, los pseudoponchos llenos de alegres y vivos colores. Al vernos entrar en el blocao, que a duras penas habían conseguido organizar, se nos acercó un grupo de paracaidistas, y a su frente un cabo, para exponernos su deseo de obtener, no la comida, municiones o tiendas de campaña que tanto faltaban, sino la boina negra que ya usaban los colegas del Ejército de Tierra. Fue emocionante constatar la moral de aquellos hombres y su escala de valores, y excuso decir que tan pronto regresamos a Alcalá se autorizaron y consiguieron las tan anheladas boinas negras.

El día 30-01-58, el Capitán General de Canarias y África Occidental Española revista y felicita al Escuadrón, que a partir de ese momento pasa a las órdenes del General Gobernador del Sahara, general Héctor Vázquez, medalla militar, para lo que el 1 de febrero se realiza su traslado por vía aérea a Aaiun. El día 5 de febrero, el general gobernador dispuso que el teniente coronel jefe y el capitán de la 2ª Escuadrilla, Celso Díaz, partiesen para coordinar en Fort Trinquet con el general Bourgond, jefe de las fuerzas del África Occidental Francesa, la operación contra Smara que se iba a efectuar con cooperación francesa. El día 8 parte la 2ª Escuadrilla en 5 aviones DC3 con destino a Fort-Trinquet, donde son instruidos para saltar desde los aviones Nord-Atlas 2501 y con paracaídas EFA franceses. El día 10 salta la Escuadrilla sobre Smara en combinación con las fuerzas del Coronel francés Grall que operan por tierra para contactarla. Se ocupan los objetivos asignados y se iza el Pabellón español en el fuerte de Smara, estableciéndose la defensa contra posibles reacciones enemigas. El 16 llega a Smara un convoy con la 13ª Bandera de la Legión, regresando después a Aaiun junto con la 2ª Escuadrilla paracaidista. Es ésta, pues, la primera operación de guerra multinacional que en muchos años verificaban fuerzas españolas, tanto más de señalar si recordamos que ello ocurría en el año 1958...

El día 18 de febrero, la 1ª Escuadrilla y la P.M. del Escuadrón saltan con unos efectivos de unos 150 hombres en la operación "Morabito" -en el mayor lanzamiento simultáneo efectuado hasta el presente en operaciones por paracaidistas españoles- sobre la Hagunia, cruce de pistas y punto de paso entre Ifni y el Sahara, para impedir la retirada hacia el Norte de las bandas acosadas por las columnas del Ejército de Tierra que operaban por tierra. Se cubren los objetivos marcados y se efectúa el contacto con la columna de blindados del coronel Campos. Al día siguiente, 19, las fuerzas del Escuadrón regresan al Aaiun con todo el material, armamento y paracaídas utilizados en el lanzamiento, formando parte de la columna motorizada del coronel Campos.

El día 26 de marzo visita el Escuadrón en Aaiun el Sr. Ministro del Ejército, que nos felicita por la actuación en Ifni y Sahara, y anuncia la repatriación, que se inicia por vía aérea el día 29 a para continuar en una lancha LST-1 el 31 desde Las Palmas con llegada a La Carraca (Cádiz) el 3 de abril y a Alcalá por tren el día 6 de abril, con lo que termina la etapa africana del Escuadrón en la que, entre otras felicitaciones recibidas, destacan un escrito del general Zamalloa del 15-12-57 y dos telegramas postales, del 26-03 y del 01-04-58 del general Héctor Vázquez, que encontramos al llegar a Alcalá, muy expresivos y encomiásticos para el Escuadrón todos ellos. Parece, pues, que pasamos el "test" satisfactoriamente...

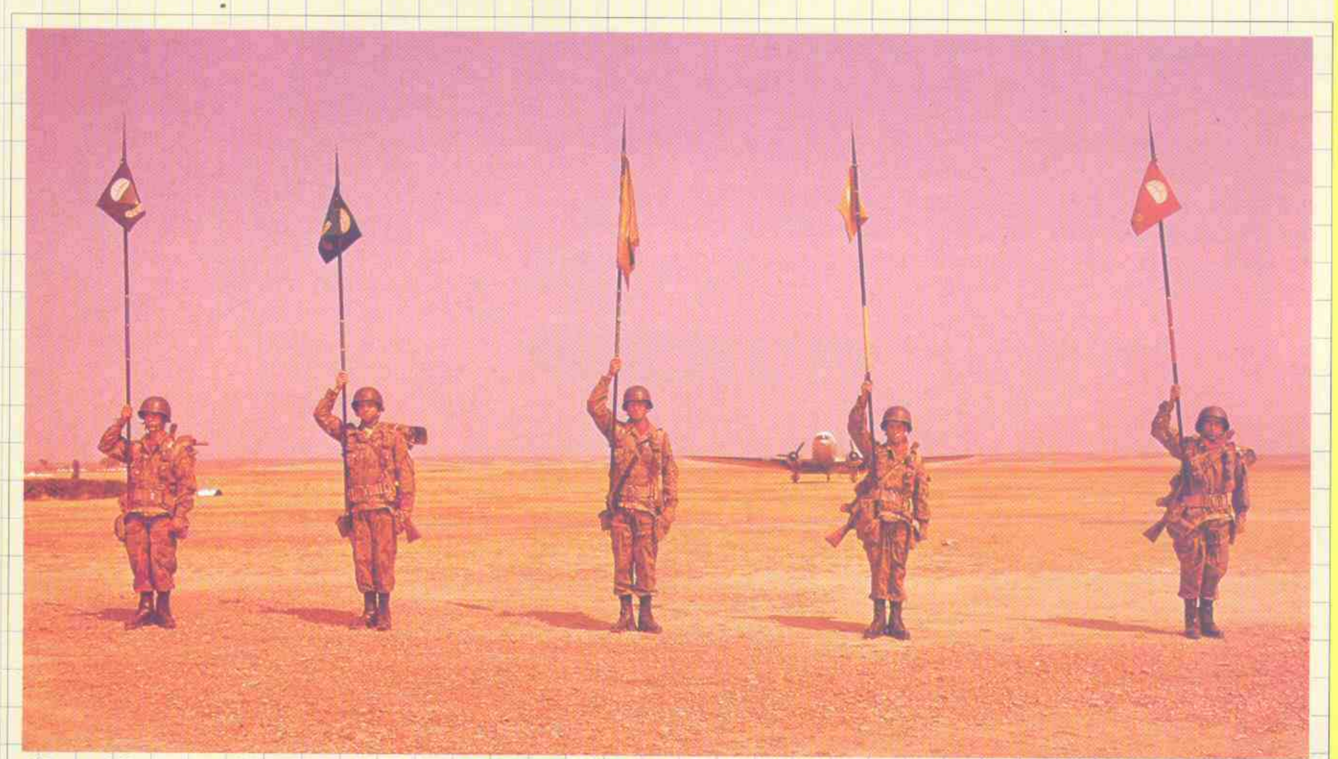
RECUERDOS AGRIDULCES

Los recuerdos de aquellos tiempos son agridulces: Hubo grandes alegrías pero también profundas decepciones.

Las alegrías: el avanzar cada día superando una dificultad, los días de salto sin ninguna mala novedad, el completar unas maniobras o una exhibición con éxito, ser los ganadores en una competición deportiva, la satisfacción de la obra bien hecha, el pensar que estábamos dando pasos adelante para el logro de un puesto importante entre las Fuerzas del Ejército del Aire y la esperanza de que en un futuro no lejano, otras unidades se unirían a la nuestra, que por eso era la "primera" de una serie por venir...

Y cuando se afianzaba esta idea por la serie de datos, informes y detalles que en los últimos meses habían interesado del Escuadrón diversas autoridades, un día de diciembre de 1953 llega la noticia de que al fin aumentan las unidades paracaidistas... pero en el Ejército de Tierra. Aquello fue un mazazo, pero como decía una de nuestras consignas: "No importa". Se hizo de tripas corazón, se apretaron los dientes y no sólo disciplinadamente -¡no faltaba más!- sino que de todo corazón nos pusimos a la tarea de pasar nuestras experiencias a los recién llegados. Allí estaban unos nuevos paracaidistas que estaban dispuestos a pagar, incluso con sus vidas, las experiencias que nosotros podíamos proporcionarles gratis, tras nuestros 6 años de veteranía y los miles de saltos realizados. Les dimos todo lo que sabíamos y hasta les prestamos los paracaídas, que es lo máximo que puede dejar un paracaidista, y establecimos las mejores relaciones con aquellos otros "paracas" (a pesar de la envidia por su boina) evitando a rajatabla todo tipo de incidentes siempre posibles entre gente joven y de sangre caliente.

Me cruza ahora por la memoria un dato simplemente anecdótico: en los 17 años de vida de la Bandera no recibimos -que yo recuerde- ni condecoraciones ni



"Paracaidista: es posible que tu sacrificio en el campo de batalla quede ignorado para los hombres, pero para Dios ningún héroe es anónimo".

un simple escrito de reconocimiento por la ayuda recibida del Escuadrón, cuando en cambio ellos sí recibieron condecoraciones, bien merecidas, del Ejército del Aire. Incluso se han ignorado hechos recogidos en los periódicos, como es la presencia operativa del Escuadrón en Ifni-Sahara. Por ejemplo, un prestigioso general, que recientemente ha publicado un documentado libro sobre las operaciones militares en la era del Generalísimo, y en el que se analiza con detalle la actuación de los paracaidistas del Ejército de Tierra en África, ignora la actuación allí de los paracaidistas del Ejército del Aire Pero "No importa", seguimos en la misma actitud de colaboración y puertas abiertas hasta el fin: Quizás si no recibimos nada fue porque nada merecíamos... Además, es bien de señalar que el olvido institucional no empece la camaradería y la actitud personal siempre cordial y deferente de los hoy ya tenientes generales y generales del Ejército de Tierra, entonces tenientes y capitanes de la Bandera primero, luego Agrupación de Banderas y, finalmente, Brigada Paracaidista del Ejército de Tierra, que desfilaron por Alcalá y compartieron con el Escuadrón muchas cosas en aquellos años de juventud.

Otro golpetazo, y éste definitivo, fue la disolución del Escuadrón en 1965. En el tiempo transcurrido desde diciembre de 1953, cuando se crean los paracaidistas del Ejército de Tierra, cada vez se hacía más evidente la necesidad de señalar unas misiones específicas bien definidas y diferenciadas a los paracaidistas del Aire, cosa que se confirmó por la experiencia de la campaña de Ifni-Sahara del 57-58, y la información de otras Fuerzas Aéreas, que reservaban para sus paracaidistas misiones muy especiales (Comandos de l'Armée de l'Air, Special Air Services de la Royal Air Force, etc.), unidades especiales que, por otra parte, amenazan con ser las únicas fuerzas paracaidistas posibles en un mundo donde la proliferación de las armas ligeras tipo cohete hacen inviable las masas de aviones "colgados" a baja velocidad y a poca altura lanzando regimiento tras regimiento: Creta, Normandía, Arnheim, Wessel... son nombres gloriosos pero del pasado.

Ello hizo que se solicitase reiteradamente la constitución de una Comisión para estudio de una nueva plantilla y de unas nuevas misiones. Finalmente, en noviembre de 1964 se constituyó una Ponencia en el Estado Mayor del Aire, de la que formaba parte el jefe del Escuadrón, para realizar un estudio sobre su reorganización. El 1-2-1965 se presentó a la superioridad el proyecto de un Escuadrón de Comandos del Aire, con unos efectivos algo más reducidos (373 paracaidistas y 76 no paracaidistas) que los del Escuadrón existente (443 paracaidistas) pero con un mayor número de especialistas. La idea directiva era agrupar en el nuevo Escuadrón una serie de pequeñas unidades tipo sección capaces, en caso de movilización, de desdoblarse hasta escuadrillas, cada una con unas misiones muy definidas y típicamente aéreas que exigen una perfecta coordinación e incluso integración con las tripulaciones aéreas, misiones que eran consecuencia de separar las asignadas a los paracaidistas del Ejército de Tierra: las correspon-

dientes a una actuación en "fuerza" como parte de grandes unidades, y reservando para los del Ejército del Aire las misiones especiales de tipo "sutil", con equipos de pocos efectivos en que el carácter técnico, la precisión y la especialización priman sobre la acción puramente en fuerza, sin descuidar nunca el aspecto combativo lógicamente, ya que de no ser necesario tal combate sobraría el empleo de toda clase de paracaidistas. Constaba de: Escuadrilla de P.M.; Unidad de Servicios especiales con Secciones de: Información, Destrucciones y Golpes de mano; Unidad de Servicios técnicos con Secciones de: Señaladores-guías y FAC, Servicios de aeródromo, Control de tráfico y Abastecimiento y Pruebas. En la Sección de Servicios de aeródromo figuraban 2 equipos de Zapadores que tomaban ese nombre por lo que su trabajo de acondicionamiento de pistas de aterrizaje para aviones de corto recorrido recordaba en cierto modo al de los antiguos zapadores del Arma de Ingenieros. Hubo dudas respecto al mando del Escuadrón; finalmente, se decidió que continuase siendo de teniente coronel.

"Para exponernos su deseo de obtener, no la comida, municiones o tiendas de campaña que tanto faltaban, sino la boina negra..."

Sin embargo, nada de lo planeado se iba a realizar: sorprendentemente el día 9-9-1965 se disuelve el Escuadrón y queda únicamente superviviente una Escuadrilla llamada de Zapadores, con un total de 108 paracaidistas y mandada por un capitán, que pasa destinada a Alcantarilla.

CONCLUSION

Cuando el Escuadrón se disuelve lleva realizados 60.000 lanzamientos y ha sufrido 13 bajas mortales -ninguna de ellas debida a mal funcionamiento del paracaídas-: cabo 1º Bibiloni, Paracaidista Henales, cabo 2º Valero, paracaidistas De Mingo, Santana, Guerra, Argüello, Navarro, Alcaraz, Orozco y Guillén, sargentos S. Pascual y F. Sagredo. Su recuerdo sigue y seguirá con nosotros...

Y así acaba la historia de aquellos primeros años, afortunadamente bien continuados por la nueva unidad que surge como brote nuevo del viejo y seco tronco del Escuadrón, y que, con sangre nueva, con nuevos ímpetus y con medios y ayudas de que nunca gozó el Escuadrón, ha sido dignísima heredera de aquellos viejos paracaidistas que se desvanecían en la niebla del pasado tras pasar el testigo, la llama y el lema de "Sólo merece vivir quien por un noble ideal está dispuesto a morir" al joven relevo que tan bien ha sabido hacerle honor.

Cierro con un saludo y mi recuerdo para los magníficos jefes, oficiales, suboficiales y clases de tropa que me hicieron el honor de ser mis subordinados, y con una reflexión que dejo flotando como sugerencia: ¿No sería buen momento, a los 50 años de los primeros saltos, de volver a la propuesta del E.M. del Aire de febrero de 1965 y agrupar en un "Escuadrón de Comandos del Aire" o de "Servicios Especiales" a la familia paracaidista (EZAPAC, PAPEA, EADA) ahora desperdigada, haciendo renacer remozada de sus cenizas aquella Primera Bandera de 1947 -donde tantos buenos cuadros del Ejército del Aire se forjaron- y honrando así, además, la memoria de todos los Caídos y Mutilados en el servicio paracaidista de la Patria y de los desaparecidos por el correr de los años...?

ALGUNAS DE LAS CONSIGNAS DEL PARACAIDISTA

Paracaidista: No interesa de dónde vienes ni lo que has sido antes de llegar; sólo importa lo que eres y lo que serás.

— Nadie es pequeño en el servicio de la Patria; por poco importante que parezca la misión propia, de su cumplimiento nacen los éxitos parciales, y de éstos el triunfo de las grandes empresas. A veces, el éxito de una gran operación dependerá de que un paracaidista cumpla su misión exactamente.

— Paracaidista: Si estás envuelto, no importa; si tus enemigos son más, no importa; acércate al enemigo y ataca. Ataca siempre sin que te importen los hombres ni las armas enemigas. El General "No importa" te dará la victoria.

— Paracaidista: Es posible que tu sacrificio en el campo de batalla quede ignorado para los hombres, pero para Dios ningún héroe es anónimo. ■

1º... 1ª Bandera de Paracaidistas 2º... Escuela Militar de Paracaidistas 3º... EZAPAC

JOSÉ PÉREZ RAMOS
General de Aviación

En esta vida, todo tiene un principio, una continuación y, en su momento, un fin. Esta es la razón de que lo primero que figure en el título sea: 1ª Bandera de Paracaidistas, que, en definitiva, es la que se debe enorgullecer de todo lo que siga, si es bueno, o, por el contrario, lamentarse si algún resultado fuese negativo.

El significado de los dos primeros epígrafes no ofrece ninguna dificultad ya que en realidad su nombre lo indica; en cambio, el del tercero, EZAPAC, es más complicado. Al oir o leer esta palabrita por primera vez, todo el mundo se pregunta: ¿qué querrá decir esto? No es que se dude de su existencia, sólo que cuando se fundó la Bandera de Paracaidistas, años ha, no existían estos apelativos que hoy son completamente normales. Desarrollando las seis letras que componen la palabra, su traducción es: Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas.

La Primera Bandera o Primer Escuadrón de Paracaidistas, que ya no existe, (hablamos del año 1946), puede parecer que no tiene nada que ver con la EZAPAC, pero la verdad es que esta gloriosa unidad que se comenta es hija de la Escuela, porque en ella nació en su día, y la Escuela es fruto íntegro de la Primera Bandera.

Los componentes actuales de la EZAPAC y los que en tiempos pasados han pertenecido a la misma, quizá sean los más interesados en conocer estos antecedentes. Y si esto es lo lógico, con mucho gusto y agradecimiento quiero contribuir a ello.



"Creíamos que el paracaidismo sería una realidad inmediata. Pasa un año, otro año... y así, la desilusión aumenta... algunos oficiales se volvieron a su unidad de procedencia. No obstante, la mayoría siguió esperando con la esperanza de ver realizados sus deseos".

Como es natural, desde que se empezó a volar, era necesario "un algo" para en caso de emergencia poder recurrir a él. Los voladores se colocaban un paquete a la espalda (que era un salvavidas) y al aire, pero sin la más leve idea de su manejo. Olvidémonos de la historia del paracaidismo del resto del mundo y nos limitaremos a su historia en España.

Ya en el año 1930 se efectuaron algunos saltos en Cuatro Vientos, más que nada para adiestrar a pilotos y navegantes en el manejo de ese paquete que era un paracaidas de salvamento. La Escuela de Paracaidistas lleva el nombre de "Mendez Parada", en razón a que esta persona, siendo capitán, fue el promotor de estos saltos. Murió en acto de servicio.

Más tarde, en mayo de 1935, en el Aeropuerto de Barajas se hizo una demostración paracaidista, en plan festivo. En esta ocasión saltaron voluntariamente cuatro oficiales, todos ellos pilotos: los capitanes Méndez, Lapuente, Alvarez y Del Valle y los tenientes Alvarez Cadórniga, Serrano, Seibane y Gautier.

¿Cómo y cuándo se crearon las primeras unidades parachutistas (que era como se llamaban entonces en España)?

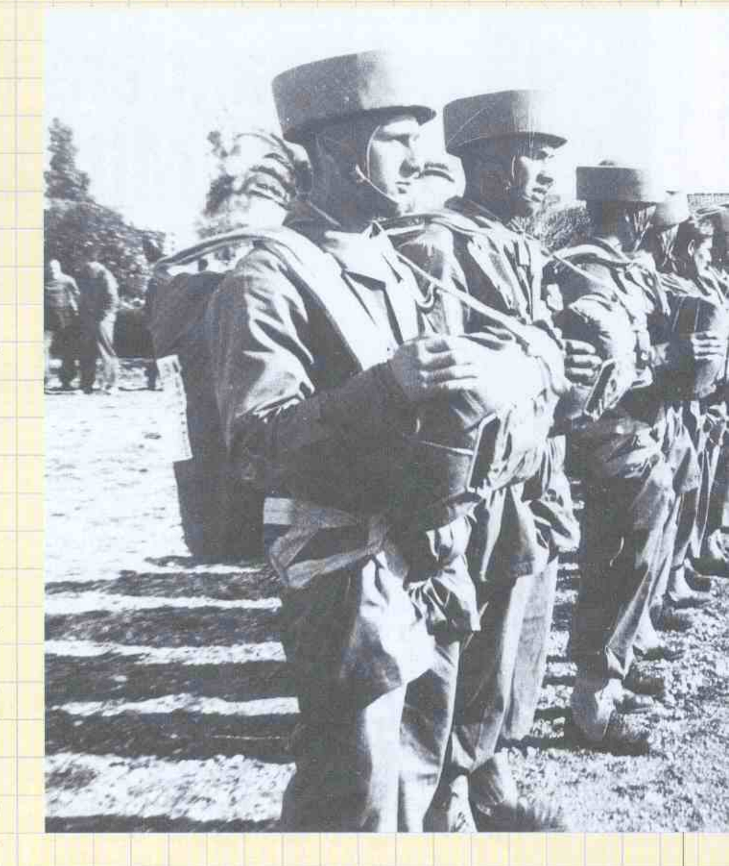
Al finalizar la guerra civil española se disolvieron gran número de unidades que, gracias a Dios, ya no eran necesarias. Esta disolución coincidió con la creación, en el ya existente Ejército del Aire, de un Arma llamada "Tropas de Aviación" en marzo de 1940.

Se convocaron un número de plazas para esta arma que se cubrieron todas, en su mayoría con oficiales provisionales. Estos oficiales, independientemente de otras razones, tenían una ilusión única: ser paracaidistas y precisamente tenían que encuadrarse en esta arma.

Los peticionarios destinados ¡qué ilusos! creíamos que el paracaidismo era una realidad inmediata. Pasa un año, otro año... y así, la desilusión aumenta, la moral, baja; algunos oficiales se volvieron a su unidad de procedencia. No obstante, la mayoría siguió esperando con la confianza de conseguir ver realizados sus deseos.

Pero... ¡albricias, albricias! porque en marzo de 1946 se constituye por decreto la que va a ser la Primera Bandera de la Primera Legión de Tropas de Aviación, que en enero de 1947 pasó a llamarse "Primera Bandera de Paracaidistas".

Se convocan las vacantes de capitanes, tenientes y empleos inferiores. Aquí viene el lío; el que más y el que menos cree algo en las recomendaciones y piensa en buscarse alguien que pueda ayudar. Total, que se cubrieron las plazas anunciadas y cuando cada uno de los destinados se vio en el Boletín, se creyó, si no el dueño del mundo, sí el dueño del aire. Incorporados en un presunto, como se dice ahora, acuartelamiento, no había otra cosa que alegría, euforia y, por qué no decirlo, también ignorancia. Nadie sabía nada de paracaidismo. Solución: el mando designó al capitán jefe, un teniente y un brigada para que se incorporaran a la Escuela de Córdoba (Argentina) para efectuar un curso de paracaidistas. Ellos se incorporaron y el resto de la Bandera a esperar en el acuartelamiento en construcción en Alcalá de Henares. En el programa de la Bandera, completamente encuadrado en la disciplina militar, predominaba el cante, mucha marcha, clases morales, todo aquello que pudiera contribuir y en su caso aumentar la ilusión y la esperanza.



En Alcalá de Henares fue recibida la Bandera con un cariño enorme, quizá por el orgullo de ser la cuna del paracaidismo español.

El acuartelamiento, estupendo mientras no llovía pero, si caía agua, el que no tenía paraguas se calaba por completo. En esas circunstancias se hacía inhabitable y por esta razón la orden de abandonarlo no se hizo esperar. En marzo de 1947 fuimos trasladados a la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos en Cuatro Vientos.

Los alcalaínos lo sintieron enormemente, pero confiaban en que una vez solucionado el problema los paracaidistas volverían a Alcalá. La víspera del traslado, paisanos y militares, celebrando la despedida, tomamos alguna copa de más, todos en general y los oficiales en particular, hasta el extremo de cometer algún exceso o más bien gamberrada. Qui-





Llega septiembre de 1947. Todos a Alcantarilla (Murcia), ¿qué más se puede pedir? Allí se creó la Escuela.

zá puede considerarse una chiquillada; algo de chiquillos tenían los oficiales. La cuestión es que la noche anterior unos oficiales subieron a la estatua de Cervantes en la plaza de su mismo nombre y por la mañana apareció con un cartel colgado que decía: *Cervantes, los paracaidistas se marchan y hacen bien. Ellos descansarán en paz y tu también.* No tiene defensa esta gamberrada. Se reconoció y ante la protesta legal y cariñosa del Ayuntamiento, hubo un sorteo entre los oficiales y los dos afortunados sufrieron un correctivo leve en el Pabellón de Oficiales de Cuatro Vientos.

En el poco tiempo que permaneció la Bandera en Cuatro Vientos, su plan de instrucción fue la continuación del anterior. El fin era único: mantener la ilusión, que el ánimo no decayera, nada de desesperanza, sino todo lo contrario.

Llega septiembre de 1947. Todos a Alcantarilla (Murcia), ¿qué más se puede pedir? Allí se creó la Escuela. Se eligió el Aeródromo de Alcantarilla como lugar adecuado para la Escuela, después de recorrer muchos otros lugares, convencidos de que era el mejor. Había acuartelamiento para la tropa; de los oficiales, los solteros no tuvieron problemas, los casados lo solucionaron como pudieron; nadie protestó. Lo interesante era que la Escuela existía y empezó a funcionar. El programa era una continuación del régimen anterior en la Bandera mejorado e incluso aumentado con detalles que pudieran ser aplicables para el salto en paracaidas a juicio del director, a su vez alumno, tras su experiencia en la Argentina. Nada tenía importancia, todo lo que se hiciera era completamente indiferente al profesorado, que a la vez eran alumnos, y al resto de la Bandera.

Es muy difícil describir la alegría por el recibimiento tan agradable de que fuimos objeto en la tierra murciana.

Sigamos. El curso ha empezado pero no hay aviones, ni paracaidas. Hay que buscar solución. Siempre rogando, pero el procedimiento no importa; lo interesante es conseguir el fin.

Empecemos por los aviones: se consigue el destino a la Escuela de un Junkers-52, viejo y sin cable de enganche para los paracaidas. Se coloca y listo. Seguidamente ocurre igual con un Savoia-81. Los defectos, los mismos, pero como ya existe la solución, a aplicarla rápidamente y el problema de los aviones solucionado. Pero ¡ojo! que los aviones están viejos y hay que tratarlos como oro en paño. No se podían hacer ni vuelos de adaptación y entrenamiento, para no desgastarlos.

Ahora, a los paracaidas. ¿Cómo se soluciona esto? Se sabe que existen diez paracaidas en el INTA, pero dados de baja. Todas las pruebas, que se hacen resultan negativas. Cada informe, un jarro de agua fría. Hay que seguir insistiendo, rogando, o lo que sea, todo menos darse por vencidos. Hay que

disponer de paracaidas, útiles o inútiles, para ver cumplidos los deseos de los alumnos y profesores de la Escuela: ¡Saltar! Y así fue. Estos diez paracaídas, dados de baja para el servicio, son entregados a la Escuela. Ya tenéis aviones y paracaidas. Ahora ¿qué? Pues a saltar. Los mirábamos, con una ilusión indescriptible. Pero ya todo dependía de los aspirantes a paracaidistas. Llegó el momento: día 23 de enero de 1948, el cielo aparece nublado, la velocidad del viento sobrepasa los 10 kilómetros, pero poner inconvenientes no procedía; así que... al aire. Solamente había nueve paracaidas, con posibilidad de empleo, porque el décimo, que estaba dado de baja como los demás, hubo que darlo de "rebaja". ¡Cómo estaría!

El jefe de saltos era el director de la Escuela, que se vino de la Argentina, sin terminar el curso, para dirigir la enseñanza en esta Escuela. En lugar de saltar el primero, saltó el noveno.

Como jefe de saltos, daba la voz de ¡salta! a cada saltador, a la vez que le daba un "empujoncito". Si no todos, algunos le dijimos que si nos resistíamos a saltar nos diera un puntapié o lo que fuera, pero que de ninguna manera consintiera que volviéramos a tierra en el avión sin haber saltado; no hubo necesidad. Salida del avión. Llegada a tierra cayendo, eso sí, cada uno donde Dios le dio a entender, no en la zona marcada para el aterrizaje. Erosiones, magullamientos, moraduras, cardenales; es igual, ya se pasarán. Lo cierto es que el salto en paracaidas ya era una realidad. Abrazos, alegrías, vivas, todo lo que lleva consigo el ver realizado el deseo tras años de espera. Pero hubo una cosa que no se podía pasar por alto, habían quedado tres compañeros en tierra que no pudieron saltar por falta de paracaidas. Solución: plegar tres paracaidas, aunque se tardara, entonces, una hora o más y al aire. Pero no era solamente esa pega, además el Junkers se había cansado. Pues, al Savoia-81. Total que, a poco más de las 12 horas, todo consumado.

No se ha nombrado a nadie de los que intervinieron en este famosísimo día. Fueron los siguientes y por este orden de salto: capitanes Echevarría, Villalaín, Mosquera, Irigoyen, Pastor y Pérez Ramos, y los tenientes Linares y Elboj, saltando en último lugar el capitán director, Salas que, como se dice anteriormente, hizo de jefe de saltos. A continuación, cuando se plegaron tres paracaidas y desde el Savoia, saltaron los tenientes Maseda, Galache y Provencio.

Este día no saltaron el teniente Villamil y el brigada Corral, que habían realizado con anterioridad ocho saltos en Argentina, porque quedaron en la pista de aterrizaje para dirigirnos, a voces, en la forma de caer.

Se podía decir que con este salto el curso había terminado, porque la ilusión se veía cumplida. Pero había que seguir pues para obtener el título era necesario efectuar seis lanzamientos. El curso continuó con su plan de instrucción y horario militar que había que cumplirlo.



Estos diez paracaídas, dados de baja para el servicio, son entregados a la Escuela. Ya tenéis aviones y paracaidas. Ahora ¿qué? Pues a saltar.

Pero como la euforia seguía y la vida en Murcia y Alcantarilla era agradabilísima, en más de una ocasión por los excesos cometidos el día anterior, para llegar a la Escuela a la hora de poder efectuar el lanzamiento, se utilizaba el tren (que pasa por las inmediaciones de la Escuela) y el maquinista disminuía la velocidad para saltar a tierra (salto sin paracaidas). Generalmente esta gamberradilla la cometía algún oficial que conocía al maquinista.

Resultado final: empiezan el curso 167 alumnos. Terminan 165, porque uno de los principiantes se resistió y no saltó y otro que se licenciaba, hizo sólo

un lanzamiento para demostrar a sus compañeros que de miedo nada. A continuación fue licenciado.

El día 10 de abril, terminó el "cursazo", no fue un curso normal, ya que duró siete meses. Salió con el título la "Banderita" porque no fue una Bandera debido a que el número total era poco más de una compañía.

Todos, menos los que se quedaron de profesores e instructores, a Alcalá de Henares. El cuartel, en condiciones. El recibimiento, si cabe, más cariñoso. Se podrían contar cosas absurdas que ocurrieron, basadas en parte en la ilusión, repetida tantas veces, que anulaba todo lo demás. El amor, la soberbia, el orgullo de creerse sobrenaturales daba pie a lo que fuera; un absurdo, pero así fue. Se ha comentado la gamberrada con la estatua de Cervantes en Alcalá, también lo de la disminución de la velocidad del tren en Alcantarilla, pero ¿se puede imaginar que un oficial, no importa decir el nombre, Linares, en un viaje relacionado con el paracaidismo porque estaba en la Bandera, acompañado de su mujer, se suban al tren y, tras arrancar, se acuerden de que en la estación se ha quedado un niño, con una jaula y un pájaro? Pues esto ocurrió. Tiraron de la alarma, nada más ponerse en marcha, recogieron al niño y de nuevo se reanuda el viaje.

Otra. Al efectuar un lanzamiento en Burgos, para tener idea del espacio que ocuparía una compañía, Oltra Menéndez saltó el primero, pero el paracaidas se quedó enganchado en el avión porque no se soltó de la cinta de enganche y aquí tenemos a Oltra recibiendo puntapiés en la cara, o donde fuera, de los paracaidistas (cuatro) que saltaron a continuación. Menos mal que el que tenía que saltar en quinto lugar lo vio y no continuaron los saltos hasta que se desenganchó. Oltra llegó a tierra con la cara morada pero sin dejar de reir.

Por último, Pérez Ramos. Pesaba 54 kilos; en los lanzamientos saltaba el primero de la patrulla y llegaba a tierra el último. Lo siguiente es una anécdota un poco de risa: Pérez Ramos hizo, por amor propio, diez saltos de apertura manual, sin conseguir perfección ninguna en la posición durante la caída libre. Los componentes de la patrulla acrobática que generalmente le acompañaban, revoloteaban, todos con el paracaidas sin abrir y, al pasar por sus inmediaciones, disciplinada y jocosamente, le saludaban militarmente, pero esto podría prestarse a otra interpretación; así que los saltos de apertura manual de Pérez Ramos se acabaron, aunque los automáticos siguieron durante muchos años.

El resumen que queda expuesto dice algo de la vida de los paracaidistas predecesores de la EZAPAC. Ahora que se hable de lo más interesante: de esa unidad.

Nadie duda de que en la vida normal los padres se enorgullecen de los hijos. En este caso, los padres de la EZAPAC ya se ha repetido quienes son.

Para la EZAPAC, se desea: todo lo mejor. ■



El curso continuó con su plan de instrucción y horario militar...

El Paracaidismo Militar en España: La Base Aérea de Alcantarilla

JOSE M. POBLADOR MARTINEZ
Coronel de Aviación

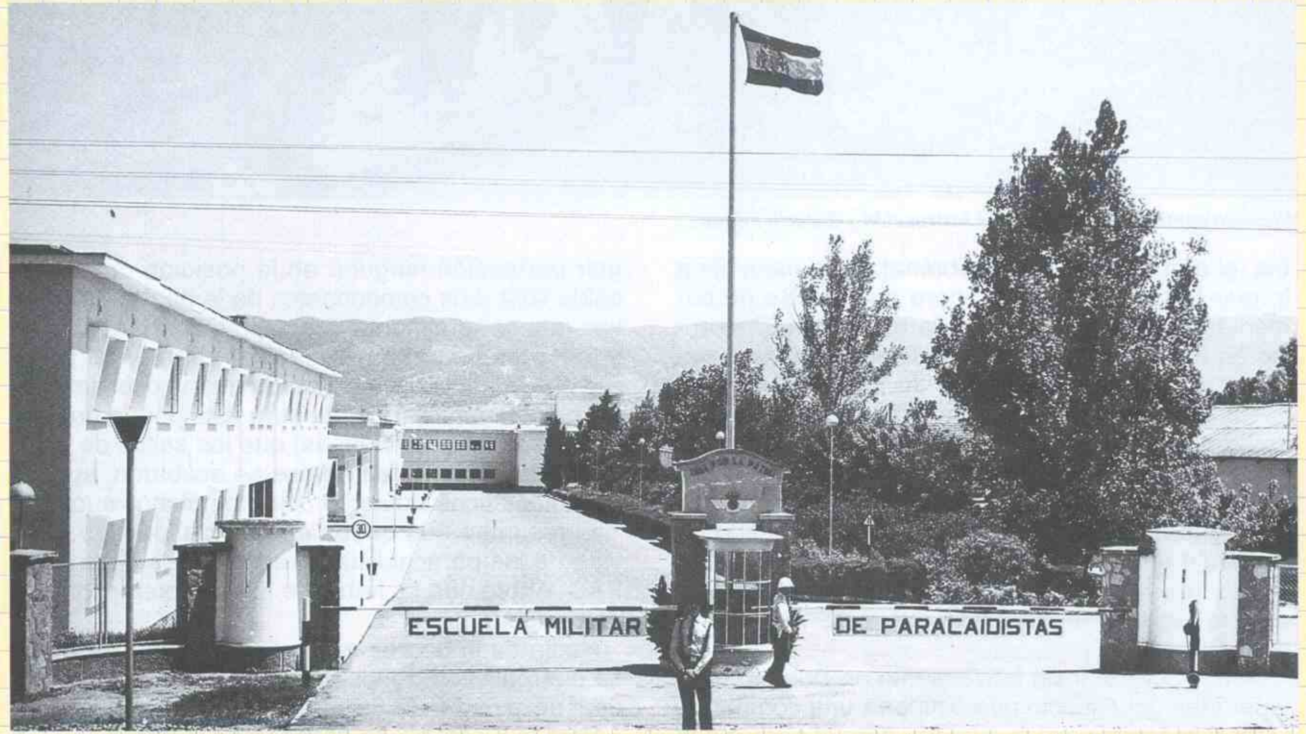
A todos aquellos que sin volar o saltar, permiten con su labor callada que sus compañeros lo hagan

ANTECEDENTES: LA AERONAUTICA

Una conocida novela (autor: Ch. Bates) que discurre sobre un tema aeronáutico militar correspondiente a la Segunda Guerra Mundial, lleva por título "Sólo los ángeles tienen alas". Con esta expresiva denominación el autor consigue dar al lector una idea anticipada de las gloriosas limitaciones del aeronauta, de sus padecimientos, servidumbres, angustias, incógnitas, esperanzas e impotencias.

La frase jocosa de que "Si Dios hubiera querido que el ser humano volase, le habría puesto alas" no deja de tener sus visos de realidad cuando pensamos en que la técnica arranca al hombre de su habitáculo, lo eleva a través del Espacio y colocándolo en un medio completamente hostil, en el que su constitución física no es la adecuada para su supervivencia, le bautiza con el nombre de piloto o paracaidista.

Es la victoria del espíritu sobre la materia, de la fortaleza sobre la fragilidad, perfecto binomio de arrojo-estudio que lleva al aeronauta al recurso casi seráfico de las alas. Unas alas/soporte (poesía, leyenda, arte, ciencia, enigma y laboratorio) que obligan al cuerpo humano a superar sus máximas posi-



Mucho se ha conseguido, pero todo queda por hacer. Los caminos están abiertos; solamente falta encontrar los dignos caminantes.

bilidades en lo que en cada instante alcanza la categoría de lo imposible. Alas/soporte que derriban ciclópeas murallas, que ponen en el dudoso vacío la palabra "fin", que rompen normas y que súbitamente abren horizontes y perspectivas.

Sólo de este modo puede comprenderse la vertiginosa carrera de la Aeronáutica. En 1903 para lanzarse al aire bastaba el entusiasmo y la afición. En 1918 eran ya imprescindibles la habilidad y la instrucción. Luego, en los siguientes veinte años, el hombre tiene que acomodarse tanto al medio empleado como a los requerimientos de la empresa aeronáutica. Vellemín, Franco, Byrd, Lindberg y muchos otros tuvieron que dedicar una vida completa para alcanzar sus triunfos aéreos y así fueron vencidos los continentes, los espacios marítimos, las más altas cumbres y las heladas y desconocidas extensiones del Artico y del Antártico, hasta que desafiando los límites conocidos, en 1961 el ruso Gagarin efectuaría el primer vuelo espacial de la Humanidad y en 1969 la empresa culminaría cuando el norteamericano Amstrong dio los primeros pasos vacilantes sobre la superficie de la Luna.

Mucho se ha conseguido, pero todo queda por hacer. Los caminos están abiertos; solamente falta encontrar los dignos caminantes. Acaso se llegue a la esplendorosa metamorfosis que convierte al hombre en superhombre, como lo describe A.C. Clarke en su magnífica obra "Odisea del Espacio 2001" y poder decir así a Ch. Bates que "también los hombres tienen alas".



Desde el momento que el paracaidas se consolida como elemento de descenso seguro, las posibilidades de penetración en profundidad tras las líneas enemigas alcanzan una nueva dimensión.

ORIGEN DE LAS UNIDADES PARACAIDISTAS

Desde el momento que el paracaidas se consolida como elemento de descenso seguro, las posibilidades de penetración en profundidad tras las líneas enemigas, que la aviación pone al alcance de los combatientes, alcanzan una nueva dimensión. La aeronave no sólo infringe daños sobre puntos vitales del enemigo, sino que es capaz de depositar de una manera fiable. y eficaz hombres listos para el combate que ocupan y habitan el territorio.

Las iniciativas datan de finales de la Primera Guerra Mundial, cuando en 1918 el comandante Evrad de la RAF dirige con rotundo éxito un golpe de mano, después de una infiltración paracaidista de tres hombres tras las líneas alemanas, contra un vital nudo ferroviario en Las Ardenas. No obstante, sería la Segunda Guerra Mundial el marco donde verdaderamente se consolidará el nuevo concepto de Infantería Aérea, tanto en su versión de grandes unidades aerotransportadas y lanzables (a la medida del Ejército del Aire) con misiones especiales de alto interés estratégico. En 1919 el general Mitchel de la USAF pretendió organizar una división aerotransportada, proyecto abortado por el final de la guerra. Wehrmacht creó la célebre Fallschrimjager División paracaidista alemana que contribuyó a las invasiones de Holanda, Noruega, Francia y Bélgica.

Sin embargo, el hito más importante para el empleo operativo de las unidades paracaidistas es sin duda en 1940, cuando un comando alemán de 85 hombres de la Luftwaffe consiguió en una hora y con muy pocas bajas, neutralizar en pleno corazón del territorio enemigo el fuerte belga de Eben Emael y dos puentes adyacentes sobre el Mosa considerados hasta el momento inexpugnables. Este ejemplo fue seguido por los aliados, especialmente por el Reino Unido que crearían las "Special Air Services" capaces de operar en infiltraciones por tierra, mar y aire, y que junto con sus homólogas francesas se convertirían en unidades de renombre legendario por los objetivos alcanzados hasta el final de la guerra.



Una comisión estudia la mejor ubicación de la Escuela Militar de Paracaidismo (E.M.P.) que finalmente se decide a un kilómetro de Alcantarilla.

LA INFANTERIA AÉREA ESPAÑOLA

Los primeros saltos datan en España de 1930 consistiendo en la instrucción proporcionada a tripulantes aéreos en el manejo de los paracaidas usados como salvamento. En 1939 se crea el Ejército del Aire estableciéndose en el Grupo de Escuelas de Levante: San Javier como escuela de transformación y posterior Academia General del Aire; los Alcázares para cadetes de Tropas de Aviación y el Aeródromo de Alcantarilla sede de la Escuela de Vuelo Elemental. En estas y otras se conjugan las enseñanzas consecuentes de la experiencia de las guerras de Marruecos y Civil con las lecciones extraídas en la Segunda Guerra Mundial. ¡Qué duda cabe! que en esas aulas se estudiaría con detalle el desembarco paracaidista alemán en Creta, el de Normandía, el desastre de Arnhem, donde 9.000 paracaidistas perdieron la vida, así como el éxito del masivo desembarco paracaidista previo a la decisiva batalla del Rhin en 1945.

El 18 de marzo de 1946 se crea la 1ª Bandera de la 1ª Legión de Tropas de Aviación en Alcalá de Henares, en unos edificios precarios sin puertas ni ventanas donde la ilusión era lo único de lo que verdaderamente se disponía en abundancia. Su plantilla inicial es de 147 hombres al mando de un capitán. Un año más tarde se traslada provisionalmente al aeródromo de Cuatro Vietnos mientras se finalizan las obras necesarias en Alcalá. Una comisión, presidida por el teniente coronel Benavides y los capitanes Salas y Alario estudia la mejor ubicación de la Escuela Militar de Paracaidismo (E.M.P.) que finalmente se decide a un kilómetro de Alcantarilla. Se crea según Orden Ministerial del 15 de agosto de 1947 y la unidad de Cuatro Vientos se traslada el 2 de septiembre a Alcantarilla para efectuar el primer curso de paracaidismo. Debido a la precariedad de medios el primer salto del curso sólo tendría lugar cuatro meses después de su inicio. El 10 de abril de 1948 la unidad regresa a Alcalá de Henares, ya con la infraestructura adecuada para albergarla. Los avatares de esta unidad hasta la EZAPAC actual se pormenorizan en artículo aparte de este dossier.

LA UBICACION: ALCANTARILLA

El entonces ministro del Aire, general Gallarza, junto con el jefe de Estado Mayor general Longoria tuvieron el acierto de escuchar la sugerencia de la comisión que estudiaba la ubicación de la E.M.P. y desde el 15 de agosto de 1947 se inicia la formación paracaidista que se extiende hasta la fecha.

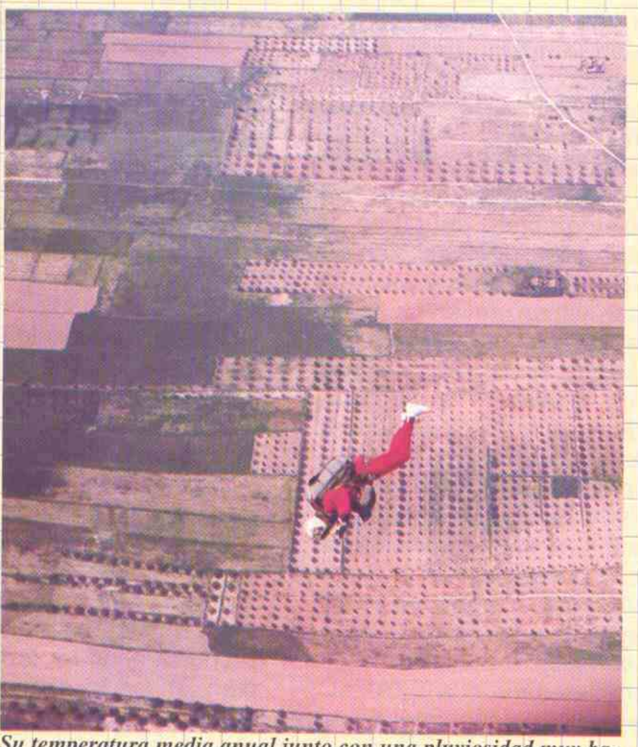
La historia de Alcantarilla tiene sus raíces bien lejanas según trabajos arqueológicos que han dejado al descubierto el "Cerro Ibérico" y asentamientos romanos así como restos de la calzada que une Levante con Andalucía "Alcantarilla" o "Puente Pequeño", como se denominó a la "Qacantara-Asgabach" o "Ascayala" como puente más cercano aludido por Al-Idrisi entre Murcia y Librilla. Inicialmente "Alquería" surgía cerca de "Mursiya" que disfrutó de Fortaleza que un rey mal asesorado por su Consejo man-



daría derribar, aduciendo que tras sus murallas se protegían gentes "non gratas".

Propiedad sucesivamente de Alfonso X, Ibn Hub (1266), Dª Violaste, Consejo de Murcia, Dª María de Molina (esposa de Sancho VI), se convierte en municipio en el siglo XVIII. Primitivamente tuvo su emplazamiento en las proximidades del centro neurálgico de acequias próximas al Segura, lugar privilegiado de control de las aguas de riego de la margen derecha y última terraza del río hasta su desembocadura; tuvo que ser trasladada a zonas más elevadas para evitar los imprevisibles desbordamientos fluviales.

Su temperatura media anual junto con una pluviosidad muy baja proporcionan una bondad de clima que unido a que se encuentra relativamente alejada de las grandes aerovías de las zonas comerciales, hace que su ubicación fuese elegida para Escuela de Vuelo Elemental inicialmente y para la EMP. con posterioridad.



Su temperatura media anual junto con una pluviosidad muy baja hacen que su ubicación fuese elegida para Escuela de Vuelo Elemental inicialmente y para la EMP. con posterioridad.

UNIDADES DE LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA: LA ENSEÑANZA

La Base Aérea de Alcantarilla reune unas peculiaridades tales en cuanto a las unidades que alberga que la hacen totalmente diferente a cualquier otra del Ejército del Aire, reuniendo en una sola base de reducidas dimensiones la enseñanza, la operatividad y la difusión.

La enseñanza está representada por la E.M.P. de gran tradición puesto que cuenta ya con una historia de 50 años, periodo superior a la mitad de la historia aeronáutica, y cuya misión es: "la formación moral, física y técnica de los paracaidistas de las Fuerzas Armadas y Fuerzas de Seguridad del Estado". En ella se imparten los siguientes cursos: Básico de Paracaidismo para mandos; Básico de paracaidismo para tropa EA/ARM/FSE; Básico de paracaidismo para tropa ET; Apertura retardada; Instructor paracaidista; Señalador guía; Jefe de salto; Segunda fase curso de CCT; Plegado de paracaidas y preparación de cargas; Cursos de paracaidismo del campamento de actividades aeronáuticas.

Un total de 1.106 cursos realizados, habiéndose formado en la base casi 100.000 paracaidistas con un total de saltos superiores al millón dan idea del esfuerzo, sinsabores, alegrías, sueños y avatares de toda índole protagonizados por hombres que con su dedicación total han proporcionado una de las más bellas páginas de la historia de la Aviación Española.



El C-212 entró en servicio en el Ejército del Aire en 1974, incorporándose un año más tarde a la base sustituyendo a los legendarios Junkers y DC-3.

UNIDADES DE LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA: LA OPERACION

La operatividad está constituida en la base por el 721 Escuadrón y la EZAPAC. El C-212 entró en servicio en el Ejército del Aire en 1974, incorporándose un año más tarde a la base sustituyendo a los legendarios Junkers y DC-3. Cuatro centenares de unidades de esta plataforma, fruto de la industria española, vuelan en 40 países con una versatilidad tal de misiones que sólo tiene el límite de la propia imaginación. Para la formación paracaidista este

avión ha demostrado ser una plataforma ideal y la ubicación de su plantilla en la misma base que la E.M.P., por acuerdo del mando, permite ahorrar así una considerable cantidad de horas de vuelo y esfuerzo operativo en general.

El 721 Escuadrón ha rebasado las 50.000 horas de vuelo y la polivalencia de las misiones es tal que asegura la formación más completa del piloto de transporte. Efectivamente, el piloto tiene ocasión como en ninguna otra unidad de planear y ejecutar vuelos tácticos que finalicen en lanzamientos sin tener que desplazarse para recoger los hombres/cargas; no obstante el transporte es su segundo role asignado. Esta variedad de misiones y un buen balance entre las misiones tácticas y las de transporte logístico hace que cuando sus pilotos han sido destinados a unidades con aviones de superiores características, como los T-10 Hércules, la enseñanza en el nuevo material ha sido una mera transición especialmente grata y se tiene constancia en el Grupo 31 de la facilidad demostrada por el personal proveniente del 721 Escuadrón en la asimilación y adaptación a un nuevo y más complejo material.

La operación se ve completada con la EZAPAC, única unidad en su género con que cuenta el Ejército del Aire. Si en Alcantarilla se dan los primeros pasos en el paracaidismo militar, en la misma Alcantarilla se pueden formar filas en esta unidad de élite, englobada dentro de las Fuerzas de Reacción del Ejército del Aire, alcanzando las más altas cotas de operatividad en la práctica del paracaidismo y en otras variadas disciplinas que abarcan la polivalencia y versatilidad que caracterizan a la unidad.

La EZAPAC es una unidad lanzable y autotransportable. La totalidad de sus miembros son profesionales y con aptitud paracaidista. La unidad tiene la capacidad de operar modularmente, pudiendo así acomodarse a la entidad de riesgo/conflicto e incluso pudiendo, por esta misma característica, actuar en más de uno. Esta especial preparación ha hecho que la EZAPAC haya intervenido tanto en misiones de mantenimiento de la paz como en actividades para intervención en zonas de crisis o guerra. Todo ello le permite realizar operaciones especiales aéreas tanto de "combate" como de "apoyo al combate".

Se le asignan a la EZAPAC los siguientes cometidos:

—Apoyar el rescate, la evasión y escape de tripulaciones aéreas.

—Llevar a cabo funciones de controlador aéreo avanzado (FAC) y constituir los equipos de control de combate (CCT) en operaciones aéreas especiales.

—Actuar como fuerza de operaciones especiales, fundamentalmente en apoyo de las operaciones para alcanzar la superioridad aérea.

Se le asignan además, los siguientes cometidos con carácter secundario:

—Adiestrar a las tripulaciones aéreas en supervivencia, evasión, resistencia, escape y recuperación.

—Efectuar las pruebas de material (aéreo y terrestre) y equipos de combate que se determinen.

—Reforzar a la EADA en las misiones específicas de esta que así se determinen.

—Reforzar la defensa terrestre de bases aéreas, aeródromos y otros centros que se determinen.

La estructura orgánica básica de la EZAPAC es la siguiente: Jefatura; Sección de equipos específicos; Sección de operaciones especiales; Sección de apoyo.

El pasado mayo la EZAPAC cambió su tradicional boina negra por la verde, identificándose así con el resto de unidades de operaciones especiales nacionales y con sus homólogas de los países del bloque occidental.

LA DIFUSION: PAPEA

Si como hemos visto la aeronáutica ha avanzado a pasos agigantados en una corta historia inferior a un siglo, el fruto de ese avance vertiginoso ha proporcionado un producto final casi perfecto. Pues bien, en las técnicas comerciales actuales, se toma como axioma el que el producto perfecto no es suficiente, sino que además es necesario el conocimiento de su bondad por parte del potencial usuario.

Así nacieron nuevas disciplinas como: relaciones, publicidad, marketing, etc. imprescindibles hoy en





"Es difícil ver reunidos: el colorido, la belleza, la técnica y la precisión, todo ello en el bálsamo del silencio".

día para cualquier empresa u organización, a las disciplinas que no puede ser ajeno el Ejército del Aire. Por otra parte existe la clara postura del Ministerio de Defensa de abrir las puertas de nuestros cuarteles, buques y bases para que la población civil conozca sus Fuerzas Armadas, complementándose con la salida de los miembros de las Fuerzas Armadas de los acuartelamientos para el encuentro con la población civil.

La PAPEA es claro exponente y ejemplo de todo lo anteriormente dicho. Sus actuaciones, desde una plataforma como es el C-212, económica y fiable, junto con la dedicación de sus hombres también a la Enseñanza, hace que la relación coste-eficacia sea altamente favorable.

Es difícil que a tan bajo precio se haga una demostración del Ejército del Aire en general y del Paracaidismo Militar en particular, buscando indirectamente también el incremento de vocaciones para que al ser disponible más grande, la selección pueda realizarse con mejor calidad.

La mejor definición de sus actuaciones fue comentada por alguien quien, tras observar su exhibición dijo: "Es difícil ver reunidos: el colorido, la belleza, la técnica y la precisión, todo ello en el bálsamo del silencio".

Para la formación paracaidista este avión ha demostrado ser una plataforma ideal y la ubicación de su plantilla en la misma base que la E.M.P., por acuerdo del mando, permite ahorrar así una considerable cantidad de horas de vuelo y esfuerzo operativo en general.

CONSIDERACIONES FINALES: EL FUTURO

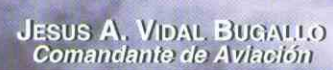
La ubicación y clima de la Base Aérea de Alcantarilla, ha atraído a otros países y se comienza a hablar de una futura Escuela de Paracaidismo Militar OTAN. Deberán evaluarse las ventajas e inconvenientes, así como las ofertas cuando las hubiere, con objeto de en su caso llegar a una buena negociación.

Igual consideración merece una futura Escuela de Supervivencia. El clima local posibilita todo el año la instrucción paracaidista y anfibia. Las prácticas de montaña se pueden hacer en la no lejana Sierra Nevada, y las de desierto en la vecina Almería.

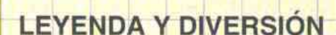
La EZAPAC, así como la EADA, pertenecen a las Fuerzas Aéreas de Reacción nacionales y no al inventario de RFA OTAN. En los "Saceur's Reinforcement Planning System (SRPS)" se contempla el despliegue de escuadrones aéreos españoles en distintas de las "opciones". Si esto ocurriera, sin duda tanto la EADA como la EZAPAC (quizás módulos) tendrían que ser desplazadas tal y como ha quedado demostrado en las operaciones de Bosnia-Herzegovina. Si este despliegue asociado ha de tener lugar, cabría plantearse la evaluación de la conveniencia de incorporar estas unidades a las RFA OTAN, siempre condicionado a que su despliegue iría en su caso unido siempre al de los escuadrones aéreos españoles. Este ejemplo lo ha seguido Holanda con su unidad SHORAD (Flycacher con L70/Hawk) asociada a sus escuadrones F-16.

Finalmente habrá que considerar que, habiendo desaparecido la "amenaza" masiva, monolítica, unidireccional del Pacto de Varsovia, se convierte el futuro en "riesgos" de carácter multidireccional de menor entidad sí, pero impredecibles en naturaleza y localización, la existencia de unidades EZAPAC y EADA establecidas por el Ejército del Aire está absolutamente acorde con los tiempos presentes y del próximo futuro. ■

Escuela Militar de Paracaidismo "Méndez Parada"



JESUS A. VIDAL BUGALLO
Comandante de Aviación



LEYENDA Y DIVERSIÓN

Como toda actividad humana que se precie, el paracaidismo hunde sus raíces en la Mitología. Icaro no fue sólo el primer piloto que tuvo dificultades con su medio volador, sino que para colmo, no se le abrió el paracaidas de emergencia, resultando fatal su experiencia de libertad. Unos días más tarde, Belerofonte, el afamado jinete del caballo volador Pegaso, comentaba con sus allegados la intranquilidad que sentía al pensar que su cabalgadura tuviera una indisposición en pleno vuelo.

En los siglos XIV y XV, entre los primeros grandes viajeros europeos eran muy comentadas unas atracciones de feria usadas en las grandes celebraciones de China y Siam "el lanzamiento desde la torre más alta de la ciudad de un acróbata con una sombrilla gigante", que debido posiblemente a un oficial de Seguridad de Vuelo un poco tiquismiquis, fueron suspendidas posteriormente.

En los inicios del siglo XVI, un hincha de Leonardo da Vinci se presenta voluntario para probar un diseño del maestro, bautizado como "baldaquino" de forma piramidal y estructura rígida. Del resultado de la prueba no comentaremos nada para no empañar la memoria del gran Leonardo.

HISTORIA Y NECESIDAD

En el siglo XVII aparece el globo de aire caliente, convirtiéndose en la atracción estrella de las grandes celebraciones en Europa. Los grandes desastres ocurridos al incendiarse algunos de estos ingenios, agravados por su contemplación por grandes masas de público, obligó al estudio de un medio de salvamento de los aeronautas. Los prototipos ideados por Montgolfier, Lenormand y Blanchard, probados algunos de ellos por valerosos animales domésticos, posibilitaron que a las 5 h. 28 min. de la tarde del día 22 de octubre de 1797, el francés Andrés Jacobo Garnerín entrase en la Historia, al hacer explotar su globo sobre los cielos de París y salvar su vida, al descender colgado de algo muy parecido a una sombrilla y que hoy llamamos paracaidas.

Desde entonces hasta hoy, el paracaidas, si bien no ha perdido su función inicial (salvamento de tripulaciones aéreas), ha visto ampliado su campo de utilización, y cambiado su diseño original hasta límites absolutamente insospechados por su inventor.

A comienzos del siglo XX irrumpe el avión en el escenario de la Historia, obligando al paracaidas a reducir su tamaño y peso. El que se abra automáti-



Curso de apertura retardada... los alumnos son instruidos en las técnicas de caída libre, apertura manual del paracaidas y manejo del mismo una vez abierto.

camente cuando el piloto abandona el avión origina nuevos problemas (entre ellos el que indirectamente causó la muerte del capitán Méndez Parada) que se resuelven con la apertura retardada del mismo.

En un lugar indeterminado al otro lado del Canal de la Mancha, un día cualquiera en los años de la Primera Guerra Mundial, alguien comentó:

—Además de utilizar el paracaidas para salvamento de tripulaciones, aprovechando estos aviones tan grandes que tenemos (bombarderos), ¿no podríamos lanzar personal especialmente preparado para realizar sabotajes en la retaguardia enemiga?

La respuesta a este interrogante cambiaría radicalmente la estrategia militar en los años siguientes.

UTILIDAD E INSTRUCCION

La adaptación de los grandes bombarderos para lanzamientos masivos de personal y cargas equipados con paracaidas y la movilidad de grandes cantidades de personal y material de un escenario a otro de la guerra fueron herramientas ampliamente utilizadas por los comandantes supremos de ambos bandos durante la Segunda Guerra Mundial. Durante la misma se materializaron las grandes ventajas y los inconvenientes del empleo tanto de grandes como de pequeñas unidades paracaidistas.

Las heróicas batallas ganadas gracias a ellos (muchas veces a un precio que hoy consideraríamos inaceptable), los errores en los lanzamientos, la evolución de los medios antiaéreos, la guerra electrónica, la apertura manual del paracaidas, los lanzamientos a alta cota con empleo de oxígeno tanto HALO como HAHO, los aviones especialmente diseñados para transporte y lanzamiento, etc., son hechos, circunstancias, innovaciones, que obligatoriamente influyen en las dimensiones, medios y procedimientos de unas modernas unidades paracaidistas. Para formar al personal encuadrado en este tipo de unidades está en España la Escuela Militar de Paracaidismo "Méndez Parada".

En dicha Escuela, se imparten muy diferentes cursos, dirigidos a cumplir un doble objetivo:

El primero, derivado de ser el Centro encargado de impartir formación paracaidista al personal de las Fuerzas Armadas que lo necesite. A tal fin se instruye al futuro combatiente en la forma de abandonar una aeronave en vuelo, descender y llegar al suelo con la máxima seguridad y precisión posible en las distintas

modalidades de lanzamiento (automático y manual) y los distintos tipos de paracaidas, para que posteriormente con los medios y procedimientos que correspondan, y dependiendo de la entidad de la operación, cumplir una ulterior misión en superficie.

El segundo, derivado de ser una unidad del Ejército del Aire, se encamina a proporcionar las enseñanzas teóricas y prácticas a personal de este Ejército, bien para cumplir un cometido determinado (jefe de salto, instructor paracaidista, plegado de paracaidas y preparación de cargas) o cumplir una misión asignada al Ejército del Aire, como los equipos de control de combate (CCT), en este caso en colaboración con la Escuela Militar de Transporte y Tránsito Aéreo de Salamanca.

Los cursos que actualmente se imparten en la Escuela son los siguientes:

—**Curso básico de paracaidismo para tropa del Ejército de Tierra**. Tiene una duración de dos semanas, una de instrucción paracaidista y otra de lanzamientos. Realizan seis saltos con paracaidas básico, en la zona de lanzamiento de la Escuela desde avión T-12.

—**Curso básico de paracaidismo para tropa del Ejército del Aire, Armada y Fuerzas de Seguridad del Estado**. Tiene una duración de tres semanas, una de instrucción básica paracaidista y dos de saltos. Realizan doce lanzamientos, seis básicos y seis de aplicación militar (zonas de lanzamiento exteriores, armamento, mochila, nocturno, avión T-10 y T-19).

—**Curso básico de paracaidismo para mandos**. Dirigido a oficiales y suboficiales de las Fuerzas Armadas, tiene una duración de cinco semanas. Además de realizar la fase de lanzamientos como el curso anterior, los alumnos planean y ejecutan distintos temas tácticos para practicar las enseñanzas teóricas que también reciben (aerotransporte, táctica paracaidista, interpretación fotográfica, normas militares para lanzamientos paracaidistas desde avión, etc.).

—**Curso de apertura retardada**. Dirigido a oficiales, suboficiales y METP's de las Fuerzas Armadas tiene una duración de sitete semanas y 63 lanzamientos programados. Durante el mismo los alumnos son instruidos en las técnicas de caída libre, apertura manual del paracaídas y manejo del mismo una vez abierto. Al finalizar el curso los alumnos están capacitados para realizar lanzamientos en grupos de 10 hombres con armamento y equipo, aterrizando con un error máximo de 30 metros sobre el punto señalado y una dispersión máxima de la patrulla de 50 metros.

—**Curso de señalador-guía**. Curso de tres semanas de duración donde el personal del Ejército de Tierra y la Armada con aptitud para lanzamientos en apertura manual, practica métodos de infiltración y exfiltración de equipos especiales para posterior apoyo a fuerzas propias.

—**2ª fase curso de CCT (Combat Control Team)**. Específico para personal del Ejército del Aire, con una duración de cinco semanas, se practican métodos de infiltración y exfiltración en zona de combate con objeto de buscar, localizar, marcar, identificar y activar zonas de lanzamiento, extracción y aterrizaje y efectuar el control de tráfico aéreo en dichas zonas. La primera fase se realiza en la Escuela de Transporte y Tránsito Aéreo de Salamanca, donde el alumno realiza prácticas de Control de Tráfico Aéreo, tanto de aeródromo como de aproximación, fundamentalmente.



Gran flexibilidad y capacidad de adaptación de la Escuela para incorpo

—**Curso de jefe de salto**. Específico para personal del Ejército del Aire, con una duración de tres semanas, capacita para realizar cometidos de jefe de salto en los distintos aviones de transporte en servicio, actualmente T-10, T-12 y T-19.

—**Curso de plegado y preparación de cargas.** Con una duración de nueve semanas, en él se enseña el plegado y mantenimiento de los distintos tipos de paracaidas en servicio y la preparación de cargas para ser lanzadas desde avión.

—**Curso de instructor paracaidista**. Prepara al personal de la Escuela para impartir clases de instrucción básica paracaidista. Tiene dos fases: *Primera fase.* Con una duración de cuatro semanas, dos teóricas y dos prácticas, su finalización con aprovechamiento autoriza a dar clase de instrucción básica en

apertura automática. *Segunda fase*. Con una duración de nueve semanas capacita para impartir I.B. de apertura manual. A la finalización de esta fase se obtiene el título de instructor paracaidista.

En la Escuela se realizan otro tipo de actividades como:

—**Reválida de aptitud paracaidista**. Anualmente el personal del Ejército del Aire, la Armada y las Fuerzas de Seguridad del Estado deben realizar una serie de lanzamientos para mantener la aptitud paracaidista. A tal fin se programan en el centro cuatro quincenas para reválida de apertura manual (para 24 hombres por quincena, 12 lanzamientos) y ocho semanas para apertura automática (para 36 hombres, 4 lanzamientos).


s más modernas técnicas de instrucción y los nuevos materiales.

—**Prácticas HALO-HAHO**. Se programan anualmente tres prácticas de dos semanas de duración para capacitar y mantener la aptitud de personal de la Escuela en lanzamientos a alta cota con empleo de oxígeno, con apertura a baja cota (HALO) o apertura a alta cota y posterior navegación (HAHO).

—**Campeonato Nacional Militar de Paracaidismo**. Este campeonato se celebra anualmente y corresponde su organización a la Junta Central de Educación Física y Deportes del Ejército del Aire, que es apoyada por la Escuela con personal y material técnico.

—**Campamento Juvenil de Actividades Aeronáuticas**. La Dirección de Asistencia al Personal del Ejército del Aire organiza todos los años entre los meses de julio y agosto un campamento para hijos de personal del Ministerio de Defensa con el objeto de fomentar vocaciones aeronáuticas. Se realizan tres actividades distintas: aeromodelismo, vuelo sin motor y paracaidismo. De esta última actividad se encargan siempre profesores de la Escuela.

—**Challenge**. También con carácter anual se desarrolla el CIEP (Challenge Inter Escuelas de Paracaidismo de la OTAN) organizada por turno entre cada uno de los países que asisten asiduamente (Gran Bretaña, Bélgica, Alemania, Francia, Italia, Portugal y España). El CIEP bajo la apariencia de una competición deportiva (penthalon paracaidista: precisión de aterrizaje en apertura manual y en apertura automática, orientación, tiro y natación de combate) esconde un auténtico intercambio de técnicas, ideas, etc. entre los jefes y profesores de las distintas escuelas. Hay que resaltar en este punto que en las últimas ediciones el equipo de Alcantarilla quedó en primer y segundo lugar (años 1994 y 1997, respectivamente).

Asimismo se realizan otros cometidos en apoyo de otras unidades militares (EADA, EZAPAC, PAPEA, etc.) o de organismos civiles (exhibiciones paracaidistas, charlas, etc.).

PASADO Y PRESENTE

Desde aquel lejano 15 de septiembre de 1947, en que el primer director jefe Ramón Salas Larrazábal y los profesores, recibieron al primer curso de paracaidismo, integrado por 174 alumnos, hasta el día de hoy, han pasado ya 50 años. Cincuenta años plagados de hechos importantes, de anécdotas, de sonrisas y también de lágrimas. De dos cursos al año en los años 50 (con una duración de cuatro meses cada curso) se ha pasado a los 30 del último curso escolar para hacer un total del centro de más de 90.000 alumnos, más de 1.100 cursos y habiendo rebasado la cota del millón de lanzamientos en 1996.

Un análisis detenido de estos datos y las variaciones de los cursos a lo largo de este tiempo nos da un significativo índice de la gran flexibilidad y capacidad de adaptación de la Escuela, tanto para cubrir las demandas de instrucción de las distintas unidades paracaidistas de las Fuerzas Armadas, como para incorporar las más modernas técnicas de instrucción y los nuevos materiales.

Al cumplir sus primeros cincuenta años de vida la Escuela Militar de Paracaidismo "Méndez Parada" ofrece formación paracaidista, desde la más básica, hasta la más avanzada, a personal destinado en unidades de élite de las FAS (BRIPAC, BOEL, GOES, TEAR, UEBC, EZAPAC, EADA,



Nos encontraríamos así en los inicios del siglo XXI con un modelo de escuela única en el mundo, perfectamente exportable a otras Fuerzas Aéreas repitiendo el éxito actual de unidades del tipo de EZAPAC y EADA.

etc.) que desde hace tiempo participan con gran éxito en ejercicios y misiones, tanto bajo bandera española como de distintos organismos internacionales (OTAN, UEO, ONU, etc.). Conviene citar aquí que desde que se iniciaron este tipo de misiones, personal de la Base Aérea de Alcantarilla, ha estado presente en casi todas ellas (Namibia, Angola, Mozambique, El Salvador, Nicaragua, Guatemala, Ruanda y Bosnia-Herzegovina) siendo éste un dato que habla por sí solo de su preparación y profesionalidad.

Todo ello se debe sin duda, a aquella semilla que plantada en 1947 y regada con el sudor y a veces la sangre de un reducido número de personas (militares y civiles, pilotos y paracaidistas, oficiales y suboficiales, tropa profesional y de reemplazo, hombres y mujeres, Ejército de Tierra y Ejército del Aire) que con un trabajo diario, constante y minucioso, pasean con orgullo el nombre de Alcantarilla, Murcia y España por el mundo, habiendo alcanzado la consideración, reconocimiento y respeto tanto a nivel nacional como internacional que legítimamente les corresponde.

FUTURO Y SIGLO XXI

Sin lugar a dudas el futuro de la EMP, viene condicionado, tanto por nuestra pertenencia a la Unión Europea como al ingreso en la estructura militar de la OTAN. El desarrollo de la Identidad Europea de Seguridad y Defensa y la puesta en práctica del concepto de Fuerza Operativa Combinada Conjunta dentro del nuevo marco OTAN establecido en la Conferencia de Madrid, podrá llevar aparejado, la creación de escuelas europeas de las distintas especialidades (Caza y Ataque, Transporte, Paracaidismo, etc.).

De materializarse esta idea, y si fuera políticamente correcto el ofrecer la candidatura de la Escuela de Alcantarilla, como Escuela Europea de Paracaidismo, ésta partiría desde una posición de privilegio contando ya con el aval de otras escuelas de nuestro entorno.

El inconveniente de su déficit de infraestructuras (es necesario que desde su pista puedan operar aviones C-130) y la necesidad de una segunda zona de lanzamiento, no empañan sus extraordinarias ventajas:

- Climatologia privilegiada (en cuanto a visibilidad y viento se refiere).
- Zona de Lanzamiento en el interior de la base.
- Un escuadrón de Fuerzas Aéreas integrado en la escuela.

Si esta idea no llegara a cuajar, también existe la posibilidad, siempre presente en los últimos años, de integrar en la unidad la instrucción en supervivencia de pilotos (que actualmente se realiza en la EZAPAC) y los cursos de FAC. Nos encontraríamos así en los inicios del siglo XXI con un modelo de escuela única en el mundo, perfectamente exportable a otras Fuerzas Aéreas repitiendo el éxito actual de unidades del tipo de EZAPAC y EADA. ■

Patrulla Acrobática de paracaidismo del Ejército del Aire (P.A.P.E.A.)

JOSÉ V. ROYO DELGADO
Teniente de Aviación

Con especial cariño a los que de un modo u otro hicieron posible la existencia de la P.A.P.E.A.

ANTECEDENTES HISTORICOS

Con la creación en agosto de 1947, de la Escuela Militar de Paracaidistas, se inicia una actividad militar que no tarda mucho en crear en los profesores e instructores de la misma, la inquietud de sentir la emoción de realizar lanzamientos en caída libre, siendo el 12 de enero de 1952, la fecha en que el teniente Abajo Grijalbo efectúa desde una altura de 1.000 mts. el primer lanzamiento en esta modalidad.

A partir de entonces se continúan realizando lanzamientos en apertura manual, sobre todo con motivo de exhibiciones, mereciendo una reseña especial el salto que, con motivo de la visita a la E.M.P. de nueve agregados aéreos acreditados en España, realizó el 26 de febrero de 1953 el cabo 1º Peña (instructor paracaidista, conocido por los "viejos del lugar" como el Parralito), haciendo un tiempo en caída libre tal, que su proximidad al suelo, hizo pensar a los espectadores que no había posibilidad de salvación. Consiguió, al abrir su paracaidas, que el representante de EE.UU. saltase gritando alborozado ¡bravo! ¡bravo!. Quizás el deseo de superar aún más "la hazaña" de Parralito se cobró el alto precio de la vida del cabo 1º Corrales, cuya consecuencia inmediata fue el cese absoluto de los lanzamientos en caída libre. En 1954, los tenientes Fouasse y Piñón solicitaron del comandante Salas permiso para reanudar los saltos de apertura manual, uniéndose a este nuevo proyecto el cabo 1º Llovera y otros veteranos instructores de la Escuela. Al carecer de un sistema técnico que seguir, se ingenian unas normas. Parten de dos saltos de apertura instantánea marcando tres retardos sucesivos de 3, 5 y 7 segundos, sin pasar de uno a otro si no se ha conseguido el control del cuerpo en la caída libre, abriendo siempre el paracaidas mirando hacia el suelo.


Fueron encargados de ser "embajadores" del Ejército del Aire, con resultados muy aceptables por, prácticamente, todo el mundo.

Poco tiempo después se recibe información de que la BETAP (Base-Escuela de Tropas Aeroportadas) incluye en sus cursos de monitores paracaidistas la técnica de la caida libre, noticia que se confirma a través del agregado aéreo de nuestra Embajada en París, y a

partir de ese momento todos los intentos van dirigidos a lograr que alguien vaya a estos cursos, aprenda y transmita la técnica tantos años esperada.

En 1956, el teniente Piñón y el cabo 1º Llovera son seleccionados para asistir a estos cursos, que en este caso se ven aumentados con un mayor número de saltos en caída libre. A la vuelta de Francia no se pierde tiempo, inmediatamente se inician cursos siguiendo las nuevas técnicas aprendidas (estabilización durante la caida libre e iniciación de giros) incorporándose desde el primer momento el teniente Ayuso.

En el año 1958, según podemos leer en el diario de operaciones del día 29 de abril, "La Patrulla Acrobática, denominación no oficial utilizada en la Escuela, sigue preparándose para el concurso de París. Hoy por primera vez, el teniente Ayuso y el sargento Llovera, han efectuado giros, realizando un descenso de 53 segundos en caída libre".

Es efectivamente en estas fechas, cuando los pioneros del paracaidismo en apertura manual, pueden ver recogidos por sus sucesores los primeros frutos de su semilla. Los tenientes Piñón, Ayuso y Gilberto, el sargento Llovera y los cabos primeros Benítez, Pintado y Vela Díaz, consiguen dar el primer paso para la formación de un verdadero equipo de competición, logrando salir por primera vez al extranjero, para competir con ases de su misma especialidad. Fue el 29 de junio de 1958, cuando con motivo de la celebración del "Concurso Internacional de Le Bourget" competían contra nueve países, logrando un meritorio quinto puesto en la clasificación final.

El tiempo transcurre a gran velocidad; las técnicas y el material evolucionan rápidamente, pero se ha trabajado con coherencia y los progresivos relevos se han ido produciendo sin merma de operatividad. Nombres como los del teniente Esteban, sargentos Navarro, Contreras y Fernández y cabos primeros Fernández Fernández, Medina y Benítez, destinados unos en la Sección de Cursos Especiales del Grupo de Enseñanza y en la Sección de Pruebas y Exhibiciones de la Escuadrilla de Zapadores, otros. Fueron los encargados de ser "embajadores" del Ejército del Aire, con resultados muy aceptables, por, prácticamente, todo el mundo.

De este modo llegamos a 1978, fecha clave para el paracaidismo de alto nivel.

LA P.A.P.E.A.

La reunión de siete u ocho hombres, un mes antes de la celebración del Campeonato Mundial Militar de Paracaidismo, no es sin lugar a dudas el método ideal para lograr un equipo que represente con ciertas garantías al paracaidismo español ante naciones que desde la celebración del primer campeonato del Consejo Internacional del Deporte Militar (C.I.S.M.) en 1965 han optado por formar unos grupos que con diferentes nominaciones, se dedican única y exclusivamente a preparar y entrenar a sus hombres con dos objetivos básicos: el primero difundir la imagen del Ejército al que pertenecen y el segundo representar a sus países en las diferentes competiciones nacionales e internacionales que cada año se disputan.

El mando del Ejército del Aire, consciente de la inferioridad en que se encuentra el paracaidismo español, decide crear la Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire, y así mediante documento oficial nº 1/78, de fecha 15 de junio de 1978, firmado por el entonces JEMA Emiliano J. Alfaro Arregui, ve por primera vez la luz la hoy conocida P.A.P.E.A.

Posteriores estudios de diferentes situaciones del "mundo del paracaidismo" hacen que surja una I.P. cuyas revisiones nos llevan a la 2-IP-90-6 de 16 de noviembre de 1992, que es la que dicta las normas actuales sobre la composición, organización y funcionamiento de la P.A.P.E.A.

EL PRESENTE

A la P.A.P.E.A.se le debe asignar una dotación de quince hombres, distribuidos del modo siguiente: 2 oficiales, 2 suboficiales superiores y 11 suboficiales o M.E.T.P.'s, procedentes bien del Grupo de Enseñanza o bien de la EZAPAC, no siendo posible que más del 20% de la plantilla proceda de esta última unidad. Son requisitos para formar parte de la P.A.P.E.A., el ser voluntario para ello y estar en posesión de los títulos de cazador paracaidista y aptitud para el salto en apertura manual.

En la actualidad la P.A.P.E.A. está formada por 2 oficiales, 1 suboficial superior, 1 suboficial y 11 M.E.T.P.

LAS DISCIPLINAS

Las funciones asignadas a la P.A.P.E.A., determinan entre otras "las relacionadas con actividades deportivas", que son prácticamente su quehacer diario y que acto seguido exponemos:

– Cada miembro deberá realizar los saltos anuales que distribuidos en número y modalidad, permiten alcanzar la regularidad y puesta a punto de los mismos.

A los amantes de la estadística, decirles que desde su creación en 1978, los hombres que han pasado por la P.A.P.E.A.han realizado hasta el 31 de julio de 1997, un total de 75.178 lanzamientos, siendo la media por hombre en 1996, de 495 saltos; constituye un orgullo para la unidad, el no haber tenido ningún accidente mortal y tan sólo tres considerados menos graves.

– Entrenar a sus componentes de acuerdo con el Reglamento del C.I.S.M. en vigor.

Decirles que salvo el denominado Trabajo de Re-

lativo de Campana (no incluido en el Reglamento C.I.S.M.), que los hombres de la P.A.P.E.A. sólo realizan en saltos de exhibición, las pruebas que a lo largo del año preparan son las de precisión de aterrizaje, estilo y formaciones en caída libre, también denominada trabajo relativo, que a continuación trataremos de explicar lo más breve y claramente posible.

ESTILO

Disciplina individual. El competidor se lanzará desde 2.200 m. y, tras efectuar la denominada "toma de velocidad", en la que el saltador alcanza una velocidad aproximada de 300 Km/h, inicia a continuación el "grupo", ejercicio consistente en la ejecución de dos giros (en dirección contraria) un



El Trabajo Relativo de Campana consiste en la unión de los paracaidas (tras su apertura) en el aire, de forma que los pies de cada saltador agarran por los cordones la campana del hombre que tienen debajo de él.

salto atrás o looping, seguido de otros dos giros y otro salto atrás. Estas maniobras se ejecutan sobre un eje imaginario, resultante de la unión de la posición del saltador y una referencia claramente visible, situada en el suelo, lugar donde una cámara de vídeo dotada de un objetivo de gran alcance, filmará las evoluciones que posteriormente serán la evidencia para que cinco jueces puntúen al competidor.

La competición de esta modalidad consta de cuatro mangas o saltos, siendo cada uno de ellos diferentes entre sí en cuanto a la variación del sentido de los giros, quedando conformados los grupos del modo siguiente:

Grupo A	Grupo B	Grupo C	Grupo D
Giro izquierda (I)	D	I	D
Giro derecha (D)	I	D	I
Looping (L)	L	L	L
Giro izquierda (I)	D	D	I
Giro derecha (D)	I	I	D
Looping (L)	L	L	L

PRECISION DE ATERRIZAJE

Es una disciplina tanto individual como de equipo. Saltan cinco hombres desde una altura de 1.100 mts., tratando de aproximarse al máximo a un blanco de 3 cm. de diámetro, contenido en un disco electrónico capaz de medir hasta un máximo de 15 cm. (cualquier aterrizaje fuera de él, puntuará 16 cm.).

La competición constará de un total de 10 lanzamientos en los que la marca de cada competidor contará para la prueba individual, anulándose la peor de las cinco, para obtener la puntuación de equipo, siendo vencedor de la prueba, el competidor y equipo que tras finalizar las mangas programadas sume el total más pequeño.

Para que puedan hacerse una idea del nivel de esta prueba, basta decir que, en los últimos años un competidor con más de 3 cm. (en el total de los lanzamientos), nunca se ha clasificado entre los diez primeros.



PRECISION DE ATERRIZAJE... tratando de aproximarse al máximo a un blanco de 3 cm. de diámetro, contenido en un disco electrónico capaz de medir hasta un máximo de 15 cm.

El vencedor de la prueba es el competidor cuyo total en tiempo sea el menor. El tiempo en cada manga se obtiene de la suma del tiempo invertido en la ejecución de las maniobras, más las incorrecciones o penalizaciones (giros rebasados, incompletos e inclinaciones con respecto a los ejes vertical y horizontal del torso del competidor con el plano del suelo) traducidos a tiempo.

FORMACIONES EN CAIDA LIBRE

Disciplina de equipo. En esta prueba un equipo compuesto por cinco hombres, salta desde una altura de 3.000 mts. Cuatro de los componentes del equipo realizarán una secuencia de cinco figuras, repitiéndolas tantas veces como les sea posible, dentro de los 35 segundos que tienen de trabajo durante la caída libre. La ejecución de las cuatro primeras figuras debe ir precedida de una completa separación de los cuatro hombres, mientras que para la realización de la quinta, el reglamento estipula la denominada "transición obligatoria", que deben realizar los saltadores. (El anexo A nos muestra las diferentes figuras y bloques contenidos en el Reglamento).

Mientras esto sucede, el quinto hombre del equipo (cámara aire/aire) deberá filmar las evoluciones de sus compañeros, siendo este trabajo muy importante, puesto que su filmación será la evidencia de vídeo, que los jueces utilizará para puntuar al equipo.

La competición de formaciones en caída libre consta de cuatro mangas. Cada una de ellas viene establecida por un sorteo previo al inicio de la competición, en la que la extracción, al azar, de dos figuras de las doce contempladas en el Reglamento y un bloque de los seis establecidos en las reglas, determinará la configuración del salto, siendo la figura denominada "Estrella", la que, ejecutada siempre en primer lugar, conformará la secuencia completa de cinco figuras o puntos.

El campeón de esta prueba, será el equipo cuyo total de puntos sea más alto al finalizar las cuatro mangas.

Añadir que en esta modalidad es en la que la P.A.P.E.A. ha obtenido sus mayores éxitos, logrando en campeonatos mundiales dos terceros puestos, dos subcampeonatos y un lugar en lo más alto del podium, ostentando en la actualidad el ´récord del mundo de formaciones en un salto (23 puntos) marca obtenida el 21 de junio de 1997 con motivo de la celebración del trofeo internacional "Masters'97" celebrado en la localidad francesa de Gap Tallard, y en la que la P.A.P.E.A. se midió a los 14 mejores países del ránking mundial militar.

EL TRABAJO RELATIVO DE CAMPANA (C.R.W.)

No por no ser ésta una disciplina de competición, deja de ser importante, pues no olvidemos que una de las misiones de la P.A.P.E.A. es la difusión de imagen del Ejército del Aire y esta labor se desarrolla sobre todo en lanzamientos de exhibición que, por su espectacularidad, la hacen muy apta para su ejecución en los saltos mencionados anteriormente.

Consiste el C.R.W., en la unión de los paracaidas (tras su apertura) en el aire, de forma que los pies de cada saltador agarran por los cordones la campana del hombre que tienen debajo de él, formando de este modo un "stack" o fila de cuatro campanas. Una vez que este movimiento está ejecutado, admite la realización de, posiblemente los dos ejercicios más arriesgados de la modalidad, el denominado "invertido", en el que el saltador situado en la parte inferior del stack pasará al denominado "lateral", donde agarra a su compañero y desafiando casi todas las leyes de cordura, pondrá, mediante suaves tracciones del mando de dirección, su campana "boca abajo".

Para finalizar la maniobra, los dos paracaidistas de la parte superior, se soltarán, permitiendo que los dos de abajo pasen a la formación "espejo" en el que las campanas se colocan verticalmente, cayendo a una velocidad aproximada a los 80 Km/h hasta momentos antes de la toma de tierra en que se soltarán para realizarla con un mínimo índice de riesgo.

EL MATERIAL

La práctica del paracaidismo en competición de alto nivel, conlleva la utilización de material de elevada tecnología, que al igual que en casi todos los deportes evoluciona constantemente, haciendo que, excepto para la prueba de precisión, en que el paracaidas tipo "ala", Parafoil, es el utilizado prácticamente por todos los equipos nacionales desde hace aproximadamente una década, los equipos utilizados para el resto de disciplinas podemos decir que se quedan obsoletos de un año para otro, constatándose como cada año los equipos punteros aparecen con modelos de menor volumen en el conjunto (factor muy importante para las pruebas de formaciones en caída libre y estilo) y campanas con mayor índice de planeo, característica determinante a la hora de la elección del punto de salto.

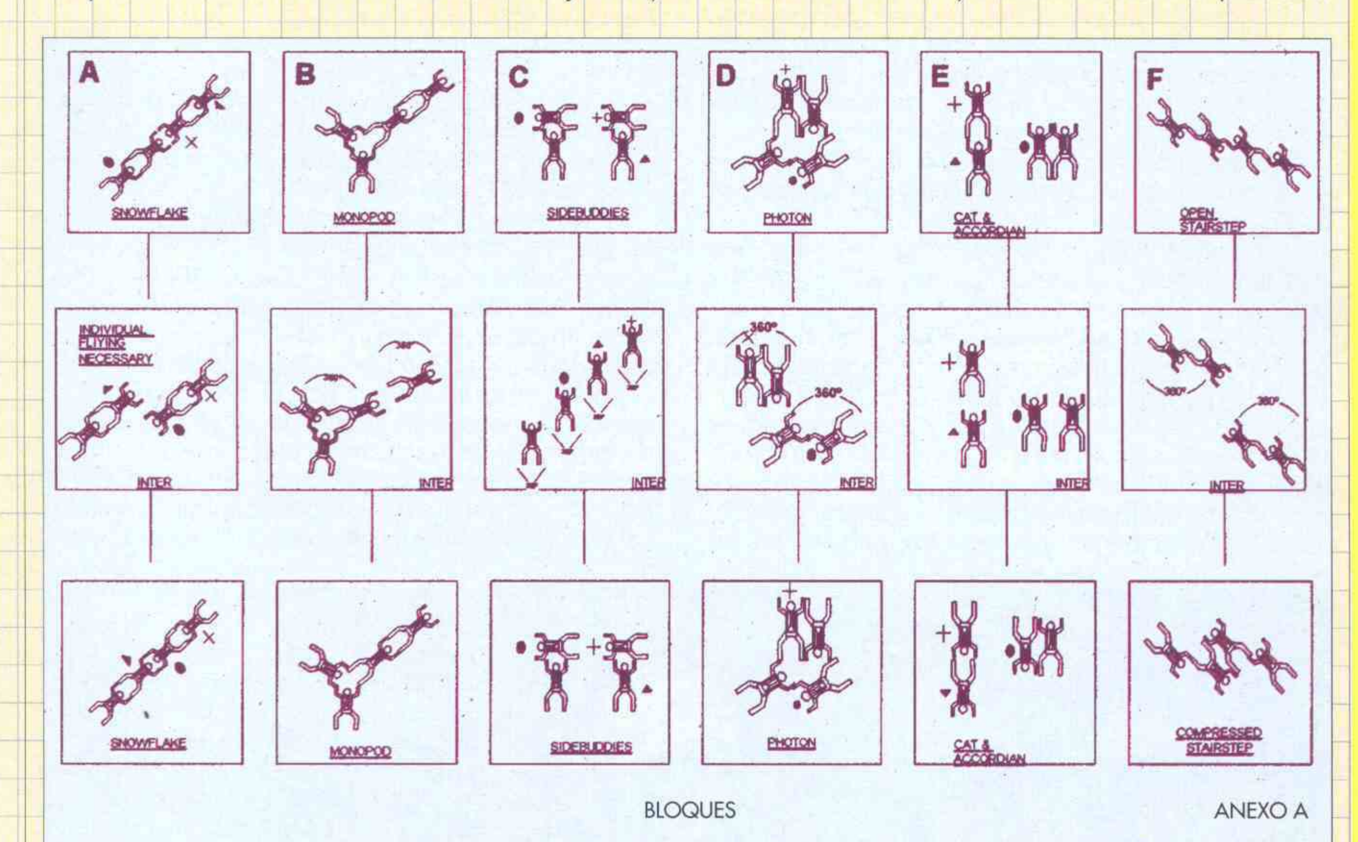
Por el rendimiento obtenido a lo largo de su historia, podemos deducir que el material utilizado por la P.A.P.E.A. es de alta tecnología, pero debemos añadir que no de última generación (concretamente el modelo utilizado para formaciones en caída libre y estilo, "Blue-Track", data de 1990), lo cual constituye un serio hándicap para la obtención de mejores resultados.

El sistema de adquisición del Ejército del Aire (S.N.D.), hace que si en condiciones normales no presenta demasiados problemas para el abastecimiento de material a otras unidades, si se los crea a la P.A.P.E.A. debido sobre todo al excesivo tiempo que transcurre desde el conocimiento y constatación de la valía de un material específico, hasta el momento de su utilización.

EL FUTURO

Somos optimistas respecto al futuro, y si se pudiese considerar la opción de facilitar la vuelta a la unidad al personal de tropa, una vez que finaliza su formación en la Academia Básica de suboficiales (y llegado este punto no debemos olvidar que la plantilla permite la posibilidad de admitir en su seno diez suboficiales o M.E.T.P.) se habrá resuelto el problema de una unidad cuyo tiempo medio de formación para la obtención del nivel requerido para representar al Ejército del Aire y a las FAS españolas, es de cinco años (entre 2.000 y 2.500 lanzamientos).

Por otro lado, no debemos olvidar que la inclusión de los países del antiguo Pacto de Varsovia dentro de las naciones adscritas al C.I.S.M., ha elevado enormemente el nivel competitivo. No obstante, los resultados obtenidos por la P.A.P.E.A. nos hace estar esperanzados y estamos seguros de que la gran ilusión, unida a la disciplina de trabajo diario, lograrán que el Ejército del Aire se sienta orgulloso de su Patrulla Acrobática de Paracaidismo. ■



BLOQUES ANEXO A

El futuro del paracaidismo en el Ejército del Aire

JOSÉ ANTONIO BELTRAN DOÑA
General de Aviación

Antes de adentrarnos en el fondo del artículo, y a modo de introducción, se van a sentar algunas premisas que se consideran necesarias para poder conseguir una visión real anticipada de lo que puede ser el futuro, primando la razón y no una entelequia construida sin ninguna base y surgida sólo como producto de una imagen elaborada por una mente más o menos calenturienta.

La primera de ellas: es imposible percibir el futuro de algo si no se analiza su pasado y su presente, es decir: su evolución.

La segunda: los futuros pueden ser visionados de distintas formas y, por ello, sus estudios suelen ser polémicos. Se tratará de evitar, en lo posible.

La tercera: intencionadamente no se ha intentado conocer cuáles son los planes de organización, estructuras y plantillas de aquellas unidades del Ejército del Aire que se pueden ver concernidas por el título de este artículo para no poner corsés a lo que es, simplemente, una idea.

La cuarta y última: las unidades militares no son, se hacen y las hacen los que están destinados en ellas, desde el primero al último, con el trabajo diario, con dedicación y creyendo en lo que se hace, sabiendo por qué se hace y con la mente puesta en para qué se hace.

Dicho esto, y dado que este dossier ya ha tratado parte del pasado y del presente, únicamente efectuar algunas concreciones que, aunque estén citadas, no viene mal recordar y nos van a situar mejor en el punto de partida hacia ese futuro de los paracaidistas del Ejército del Aire.

De aquellas banderas paracaidistas, que el Ejército del Aire intentó crear y que alguna no pasó del papel (la 2ª bandera) llega al año 1965 el Escuadrón. En ese año se produce su disolución y la creación de una unidad mucho más pequeña, una escuadrilla, la de Zapadores Paracaidistas.

Sin entrar en el análisis de los motivos que llevaron al Ejército del Aire a abandonar el paracaidismo de masas, el de las grandes unidades, por otro selectivo con un alto grado de profesionalización y de especialización, justo es reconocer que se acertó. La evolución de los acontecimientos histórico-milita-



Se debería tender hacia esa alta cualificación que requiere, desde ya, el paracaidismo militar y que le permitiría emplear, a todos los niveles, los avances de la técnica.



Sin entrar en el análisis de los motivos que llevaron al Ejército del Aire a abandonar el paracaidismo de masas, el de las grandes unidades, por otro selectivo con un alto grado de profesionalización y de especialización, justo es reconocer que se acertó.

res de los treinta años transcurridos desde aquel entonces, el empleo que los paracaidistas han tenido en los conflictos acaecidos en este tiempo, han dado la razón a aquellos que, en su momento, tomaron tal decisión.

Desde las últimas operaciones de desembarco aéreo (Indochina, Suez, etc.,) década de los años 50 y 60, y últimamente la invasión de Granada, sólo se ha registrado la participación con empleo de paracaidas de pequeñas unidades de operaciones especiales.

Si a este argumento unimos la siempre escasa disponibilidad de medios aéreos de transporte y el importante paso hacia adelante dado con la inmediata profesionalización de las Fuerzas Armadas españolas nos confirmaremos más en nuestro criterio positivo de lo acertado del cambio, no sólo hasta el momento actual sino hacia ese futuro que analizamos.

En estos dos aspectos, escasez de medios de transporte y profesionalización de fuerzas armadas, entraremos con un poco más de profundidad ya que son factores que nos van a condicionar ese futuro del paracaidismo que intentamos avistar.

La escasez de medios aéreos de transporte es un límite muy serio a la hora de fijar la entidad de una fuerza y que, aunque no debe influir en su constitución y organización, va a afectar muy seriamente a su empleo.

Echando un vistazo a unas fichas de carga tipo de aerotransporte, elegidas al azar, que se incluyen como cuadro número 1, podemos estimar el elevado número de salidas de C-130 que necesitaría un subgrupo táctico (una compañía reforzada) y el importante apoyo logístico continuo que necesita, ya podemos aventurar la primera característica que deben tener esas futuras unidades: estar constituidas por elementos operativos de escasa entidad, con gran autonomía logística y capaces de constituir unidades de mayor volumen con la simple anexión de otros elementos iguales o similares.

El segundo factor en el que nos vamos a detener es en el de la profesionalización. Para ello, nuevamente, vamos a rebobinar y volver sobre el principio de estas unidades.

Los paracaidistas aparecen en un ejército no profesional, voluminoso, de servicio militar obligatorio, en un país con cierto grado de incultura, de salarios escasos y altas tasas de paro, sobre todo en una etapa que se caracterizó por la emigración interior del campo hacia la ciudad, por lo que se contó con una oferta sin paragón en lo que a voluntariado se refiere.

Así, por una parte, aparece la necesidad , en nuestras Fuerzas Armadas, de constituir algunas unidades especialmente preparadas. Para ello es necesario disponer de un personal que sirva durante un periodo más prolongado, que permita compensar lo largo y costoso de su instrucción, añadiendo la posibilidad de continuar en el servicio mediante la firma de compromisos de prolongación del mismo por tiempo definido.

Para hacerlas atractivas se les dotó de uniformes distintos a las demás unidades, más vistosos, me-

Cuadro nº 1

DIVERSAS CARGAS TIPO
DESCRIPCION CARGAS T-10

a) 1 Grupo electrógeno
1 Camión URO 149-L
21 pasajeros

b) 1 Land Rover 109 (con equipos de comunicaciones)
2 Land Rover 109 (con equipos de comunicaciones)
20 pasajeros

c) 1 Land Rover 109 largo.
11 pasajeros
1 Pegaso 7217-A
1 remolque de media tonelada

SON CARGAS TIPO DE AEROTRANSPORTE

jor sueldo y las correspondientes primas de enganche.

Por otra parte, la posibilidad de disponer de material moderno, de todo tipo, en todas las unidades no era posible.

La creación de este tipo de unidades "profesionales" permitió, por este motivo, dotarlas adecuadamente de acuerdo a sus misiones y modalidad de empleo: el Escuadrón fue pionero en armamento, en equipos de comunicaciones, traje mimetizado magnífico, etc. etc.

La profesionalización permitirá una aplicación extensa a todas las unidades de estos anteriores preceptos.

Echemos un vistazo al presente próximo de las unidades aéreas de este tipo y veremos como todas ellas cumplen las premisas establecidas hasta ahora.

Tanto la Escuela Militar de Paracaidismo, como la Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas y la Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo (esta última con un cierto contenido paracaidista) están formadas desde sus inicios, prácticamente en su totalidad, por personal paracaidista, excepto en lo que afecta a la Escuela Militar de Paracaidismo (en tanto en cuanto es una base aérea). Se caracterizan por una permanencia continuada del personal en el destino, con número importante de oficiales, suboficiales y cabos primeros en sus plantillas, en general, bien dotadas de material y equipo para el cumplimiento de sus misiones.

Hay otras áreas de trabajo en las que sin ser necesaria la aplicación del concepto "unidad paracaidista" sí lo es el de paracaidista, empleándose personal con esta capacitación en cometidos que no son específicos de las unidades citadas, rescatador en unidades SAR, plegado y entretenimiento de paracaidas en distintas unidades, etc.

El material, especialmente los paracaidas, también nos marca la tendencia. Cierto es que el desarrollo del paracaidas ha estado influenciado por sus aplicaciones en el área deportiva, aunque sus técnicas y evolución nacieran, en un principio, de unidades militares. Así durante la década de los 70 aparecen los primeros paracaidas planos que mejoran día tras día hasta alcanzar los modelos actuales MT-1, etc. Pero este tipo de paracaidas, tan técnico, evoluciona dentro de lo que podemos llamar el paracaidismo individual o de pequeño grupo. El paracaidas militar de aplicación a las unidades ha evolucionado menos, algunos proyectos como el de tres campanas para permitir lanzamientos a muy baja cota o los paracaidas planos para lanzamientos automáticos, o no han pasado de ser prototipos o están estacionados desde hace muchos años. Los ya veteranos CQ, los MC-1-1A y 1-B, etc., permanecen y son de actualidad. No obstante, se debería tender hacia esa alta cualificación que requiere, desde ya, el paracaidismo militar y que le permitiría emplear, a todos los niveles, los avances de la técnica.

Hasta aquí lo que se ha considerado en llamar pasado y presente. Vamos, a continuación a iniciar la andadura hacia el futuro.

La dificultad para encontrar personal para estas unidades puede ser un factor muy importante a evaluar.

A modo de ejemplo y eligiendo una Comunidad que siempre ha estado bien representada entre nuestros paracaidistas como es la Comunidad Valenciana, veremos en el cuadro nº 2 lo siguiente: de 56.000 nacimientos en 1965 se ha pasado a una estabilización en torno a 37.000 en estos años (93 y 94) lo que significa una reducción del 34%.

Estos niños, nacidos entre el 93 y 94, tendrán 18 años en el 2010, que es en los años en que tenemos que ir pensando, y con ellos tendremos que atender nuestra demanda.

Si añadimos que además de la competencia que ya tendremos para cubrir las plazas, en general, de las Fuerzas Armadas con policías municipales, policías autónomas, bomberos, etc., con la desventaja para nosotros de tratarse de una relación profesional no permanente, hay que contar con aquella otra frente a unidades de las propias Fuerzas Armadas. Está claro que tenemos que conseguir que los paracaidistas tengan atractivos que otras no puedan dar. ¿Puede ser este atractivo el adiestramiento avanzado, perfeccionamiento, que le permita al soldado alcanzar el paracaidismo de competición? Una buena relación con FENDA, ayudas y apoyo al paracaidis-

Cuadro nº 2

CUADRO DEMOGRAFICO (NACIMIENTOS) DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

AÑOS	ALICANTE	CASTELLON	VALENCIA	C. VALENCIANA
1965	17.574	6.278	32.012	55.864
1970	19.517	6.093	33.698	59.308
1975	21.035	6.853	37.168	65.059
1981	18.625	5.946	30.098	54.669
1986	15.339	4.651	22.947	42.937
1991	14.546	4.358	20.813	39.717
1992	14.213	4.320	21.211	39.744
1993	13.112	4.124	20.794	38.030
1994	12.823	4.068	19.647	36.538



Deberán ser unidades con muchos cuadros de mando y poca tropa. Esta última muy especializada.

mo civil de competición puede ser una buena vía.

Preparador de cargas, auxiliar de supervisor de cargas, jefe de salto, técnico de oxígeno, instructor de supervivencia, rescatador de combate, controlador de combate, plegado, etc. Aunque parezca mentira todos estos cometidos y algunos más han sido, son y cada vez con mayor razón, deberán ser cumplimentados en algún momento por un mismo hombre y, a lo mejor, en un plazo muy breve de tiempo.

Hacia esta multiespecialización debemos de tender cada vez más. Entre los paracaidistas del Ejército del Aire el hombre "multiuso" (palabra que a los viejos paracaidistas les recordará la navaja) debe ser un logro.

La disminución de los servicios de apoyo y del número de personal implicados en los mismos debe de ser, siempre, un objetivo permanente.

Como resumen a este apartado podemos concretar: deberán ser unidades con muchos cuadros de mando y poca tropa. Esta última muy especializada. Hay que ir al especialista multifunción, al hombre multiuso.

Pensando que nuestro Ejército del Aire se mueve en el contexto internacional a un nivel medio-alto disponiendo de unos medios que, aunque escasos, le permiten actuaciones comparables a las de nuestros principales aliados, debemos considerar también que, aunque con menos volumen, debe contar con los elementos propios de apoyo necesarios para cumplir su misión.

Sin entrar en una definición exhaustiva de posibles cometidos a desempeñar por el personal que componga estas unidades, si vamos a citar los más importantes: Señalización de objetivos, control en combate, rescate de combate, destrucción de objetivos aeronáuticos específicos, apoyo aéreo de combate.

Además, se debe contar con un centro adecuado para impartir la instrucción básica, de formación y de perfeccionamiento de este personal, tanto en su faceta paracaidista como en aquella otra específica derivada de su especialización. Al mismo tiempo este centro debe ser capaz de evaluar la capacidad real y forma física del personal con aptitud paracaidista, su nivel técnico, y otros condicionantes definidores de la citada aptitud.

¿Cumplen los condicionantes citados las unidades paracaidistas del Ejército del Aire?

Prácticamente podemos asegurar que sí. Nuestras unidades son profesionales, con alto nivel de cuadros de mando, escaso número de tropa, capaz de cumplir a todos los niveles los cometidos que se le asignen y disponen de material y equipo más avanzado.

Su articulación en pequeños grupos operativos es un hecho y la conjunción de varios de ellos permite constituir óptimos elementos de combate y de apoyo al combate.

Quizás la Escuela Militar de Paracaidismo debe adaptar su estructura a la de las unidades operativas de manera tal que, en cualquier momento, las pueda suplementar o permita doblar los equipos disponibles.

Por último y con el transcurso del tiempo, se deberá reconsiderar su papel enfocándolo cada vez más en el propio beneficio del Ejército del Aire.

Un Centro de Instrucción Especial de las Fuerza Aérea (CIEFA) podrá ser la clave: la formación de paracaidistas de élite, la instrucción de supervivencia del personal de las unidades aéreas, formación de rescatadores de combate y unidad de experimentación de nuevo material podrían ser sus cometidos principales. ■



LOS C-15 DESTACADOS EN AVIANO SUPERAN LAS 10.000 HORAS DE VUELO

CUANDO SE CUMPLIAN DOS años y medio del inicio del despliegue en la Base Aérea de Aviano, el Destacamento Icaro del Ejército del Aire, los aviones C-15 de los Grupos 12 y 15 de FF.AA. alcanzaban las 10.000 horas en misiones de sobrevuelo en Bosnia. Las 10.000 horas fueron alcanzadas por los capitanes Santiago Sáenz de Santamaría Saez y Antonio Barrón Romero, a bordo de los aviones números 29 y 41 en una misión de apoyo aéreo cercano.

VISITA DE UNA COMISION DEL EJÉRCITO DEL AIRE A LOS TACP DESPLEGADOS EN BOSNIA-HERZEGOVINA

DURANTE LOS DIAS 12 y 13 de agosto, una comisión del Ejército del Aire, en la que se encontraba el segundo jefe y jefe del Estado Mayor del Mando Aéreo de Combate, visitó en Bosnia-Herzegovina al personal del Destacamento de Control Aerotáctico, integrados en la Brigada Paracaidista (Extremadura) en la región de Mostar.

En dicha visita se pudo comprobar el alto nivel de preparación de los tres equipos TACP desplegados en la zona de Mostar, Medugorie y Trebinje, quienes a nivel internacional están considerados como los mejor preparados y equipados. Los "Bullfighter", así denominados por su indicativo de llamada radio, han sido felicitados por su grado de eficacia en numerosas ocasiones por las autoridades de las fuerzas aéreas multinacionales, dado su buen hacer, profesionalidad, esfuerzo, disponibilidad y dedicación.

El destacamento de control aerotáctico está compuesto por equipos TACP y al frente del mismo se encuentra el ALO, oficial superior, quien se encuentra auxiliado en las labores administrativas y operativas por un suboficial.





CUATRO AÑOS DEL EJÉRCITO DEL AIRE EN HERZEGOVINA

TAMBIÉN DURANTE EL mes de agosto se cumplían cuatro años desde que los primeros equipos TACP (Tactical Air Control Party) comenzaron a actuar en Bosnia encuadrados en el Destacamento de Control Aerotáctico que para tal efecto constituyó el Ejército del Aire. Durante ese tiempo los equipos españoles han sido referencia dentro de los que han actuado en aquella zona de operaciones, en un principio integrado en UNPROFOR y posteriormente en IFOR y SFOR.

A comienzos de agosto se produjo un relevo más de nuestros equipos TACP's, coincidiendo con la sustitución de la brigada española de SFOR "Galicia" por la "Extremadura". Se da la circunstancia de que debido a las excelentes relaciones habidas entre el personal de la SPABRI-IV "Galicia" y los componentes del Destacamento de Control Aerotáctico, el general jefe de la BRILAT y de la Brigada "Galicia" obsequió al Destacamento al finalizar su misión con un fusil de asalto Kalashnikov AK-47 requisado en la zona de operaciones, y que a su vez ha sido cedido por el jefe del Destacamento al Grupo de Armamento del CLAEX para su estudio y posterior uso con fines ornamentales.



LA MAESTRANZA DE MADRID FINALIZA LAS REVISIONES DE LOS "SUPERPUMA"

EL DIA 4 DE SEPTIEMBRE la Maestranza Aérea de Madrid entregaba al 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas el helicóptero HD 21-10, después de haberle efectuado una revisión general. Con esta entrega la unidad finalizaba el programa de emisiones generales de helicópteros Superpuma iniciado en 1993.

La realización de este programa es una de las consecuencias de la potenciación de la Maestranza de Madrid efectuada en los últimos años y que ha supuesto un aumento de su capacidad como centro tecnológico de mantenimiento en tercer escalón para poder efectuar las revisiones generales de estos helicópteros, así como las de loas turbinas Makila 1A/1A1 con los que van equipados. Con ello se ha dado un paso importante en la autosuficiencia del mantenimiento de este material, así como en la economía del mismo.

ACTO SOLEMNE DE APERTURA DEL CURSO ACADÉMICO 1997/98

EL 19 DE SEPTIEMBRE, en el club social de alumnos de la Academia General del Aire, y presidido por el general director de Enseñanza del Ejército del Aire, Manuel de la Chica Olmedo, tuvo lugar el acto solemne de apertura del curso académico 1997/98.

Tras las palabras de presentación del acto a cargo del general director de la A.G.A., Luis Ferrús Gabaldón, el coronel subdirector de la misma, Francisco Ferrer Vaquer, realizó una exposición sobre el presente curso académico.

Finalizada la misma, se procedió a la lectura de nombramientos de profesores y entrega de distintivos.



Seguidamente, el general director de Enseñanza impartió la lección inaugural, con el título: "Doctrina de Enseñanza en la Academia General del Aire", tras la cual dicha autoridad proclamó la apertura del curso 1997/98 en la Academia General del Aire.

A continuación, la banda de música de este centro, interpretó el himno de la Academia General del Aire, que fue cantado por todos los asistentes.

El citado acto finalizó con un concierto por parte de la mencionada banda de música, incluyendo en su programa obras como "El Paso del Regimiento", "El Sitio de Zaragoza", "El Tambor de Granaderos", etc.

Por último, se celebró un almuerzo de hermandad entre profesores y alumnos en el comedor de alumnos de la Academia General del Aire.

INAUGURACION Y PRIMERA LECCION DEL CURSO EN LA ESCUELA SUPERIOR DEL AIRE

JAVIER GUISANDEZ GOMEZ
Coronel de Aviación

EL JEFE DEL ESTADO Mayor del Ejército del Aire delegó, en la persona del general director de la Escuela Superior del Aire (ESA), Manuel Estellés Moreno, la presidencia en el acto protocolario de la presentación e inauguración del curso escolar 1997/98.

Con la asistencia del general Rafael Astruc Franco, subdirector y jefe de Estudios, así como del cuadro de profesores de la ESA; alumnos y concurrentes recibieron la primera lección del curso, dictada por su director, que comenzó con una sincera y amistosa bienvenida a todos los asistentes y, de manera especial, a los alumnos de países amigos y aliados, que en número de 12 forman parte del 55 curso de EM del Aire

El director exhortó a todos para que intentasen compensar de alguna manera al Ejército del Aire por el sacrificio que éste hacía al prescindir de más de un centenar de sus oficiales durante un periodo dilatado de tiempo, sugiriendo como la mejor manera de corresponder el aprovechar al máximo "los medios, experiencias y personal de la ESA", en la que su cuadro de profesores "corto pero de gran calidad humana y profesional" estaba totalmente dispuesto y disponible para facilitarles su trabajo.

El general Estellés recordó que el Ejército del Aire, para alcanzar sus objetivos previstos, necesitaba de la "entrega, esfuerzo y espíritu de colaboración para formar un eficaz equipo, capacitado y conjuntado.

El general Estellés se dirigió en primer lugar al 56º curso, recordándoles que su finalidad era la de "perfeccionar y ampliar vuestros conocimientos de oficiales superiores, para que os puedan ayudar a desarrollar con eficacia las competencias y funciones que corresponden a un oficial general", sin olvidar que la variedad de puestos dentro y fuera del Ejército del Aire impide dar "soluciones prefabricadas a los diversos y complicados problemas que se os puedan presentar", por lo que el curso pretende "fortalecer y ampliar vuestros conocimientos y que os



Cuadro nº 1

ALUMNOS DE PAISES Y AMIGOS ALIADOS

Rango	Nombre	País
Comandante	Ansgar Siebrecht	Alemania
Comandante	Osvaldo Hector Bisero	Argentina
Teniente Coronel	Roberto Lago Gonsalves Leite	Brasil
Comandante	Young-Ho Kim	Corea
Mayor	Pedro Oms	Estados Unidos
Teniente Coronel	Pedrito Cadungog y Sinco	Filipinas
Teniente Coronel	Hervé Buchler	Francia
Mayor	José María Solórzano Custodio	Guatemala
Comandante	Hammou N'bahou Ahnou	Marruecos
Comandante	Nour Eddine Douane	Marruecos
Teniente Coronel	Carlos Alberto Goñez del Aguila	Perú
Squadron Leader	Edwards Peter William	Reino Unido

Cuadro nº 2

ACTIVIDADES ACADÉMICAS DEL CURSO ESCOLAR 1997/98

Nº	Curso	Fecha	Alumnos
56	Capacitación para el ascenso a Gral. de Brigada, Escala Superior	Sep/Dic	37
7	Capacitación para ascenso a Tcol. Escala Media	sin fecha	-
136	Capacitación para el ascenso a Cte. Escala Superior	Sep/Dic	26
6	Capacitación para el ascenso a Suboficial Mayor Escala Básica	sin fecha	-
55	Estado Mayor del Aire	Sep/Jul	34
9	Seminario informativo de mando de Bases y Unidades Aéreas	2º trimestre 98	-
7	Seminario (*) internacional de la Cátedra Alfredo Kindelán	Nov	-
	Conferencias Complementarias		

El VII Seminario Internacional de la Cátedra Alfredo Kindelán tendrá lugar en la ESA (10NOV/14NOV), con el tema "La formación de pilotos en el marco de la OTAN/UEO" y contará con la participación de representantes de los países de Alemania, Bélgica, España, Grecia, Países Bajos, Italia, Francia, Reino Unido y Portugal.

sirvan de base para la toma de decisiones".

Con respecto al curso de Estado Mayor, el director recordó que se había "estructurado tomando como base el Curso de Capacitación para el ascenso a comandante", lo que permitía reducir al "mínimo imprescindible las materias ya impartidas" y que la multiplicidad de los puestos a cubrir requería de un esfuerzo, por parte de los alumnos en su trabajo, y de la ESA al programar y dirigir actividades muy variadas.

El director se dirigió a los componentes del 136º curso de capacitación para el ascenso a comandante recordándoles que estaban "obligados a conducir y dirigir hombres" y que entre "las cualidades exigibles a todo líder (valor, capacidad de comunicación, integridad, etc.)" había una en la que la ESA quería colaborar a que la adquirieran y era la "competencia profesional", pues "un jefe no puede exigir a sus subordinados hacer algo que él mismo no sabe o no es capaz de hacer".

Después de proceder a la entrega del distintivo de alumno a los componentes de la LV promoción, el general Estellés dio por inaugurado oficialmente el curso académico 1997/98.







Cuadro nº 3

ACTIVIDADES DEL CURSO DE ASCENSO A GENERAL

* Participación en el VII Seminario Internacional de la Cátedra Alfredo Kindelán
* Realización de una fase común (3 semanas) con los concurrentes de los respectivos cursos del Ejército de Tierra, Armada, Guardia Civil y Cuerpos Comunes de la Defensa
* Viaje de estudios a la República de Alemania

Cuadro nº 4

ACTIVIDADES DEL CURSO DE ESTADO MAYOR

* Participación en el ejercicio interescuelas con la Escuela de Guerra Naval y la Escuela de Estado Mayor del Ejército de Tierra.
* Ejercicio de simulación, de doble acción, de operaciones aéreas.
* Viaje de estudios al extranjero
* Seminario de política europea de seguridad común y de técnicas psicosociales
* Mesas redondas, trabajos en grupo, discusiones organizadas, debates, etc.

VISITA DE LOS FAMILIARES DE LOS SOLDADOS DE REEMPLAZO 3/97 AL ALA 14

DENTRO DEL PLAN DE acogida y relación con las familias a desarrollar en cada unidad que señala el reglamento del Servicio Militar, el día 14 de octubre efectuaron una visita al Ala 14 los familiares de los soldados con destino en esta unidad pertenecientes al llamamiento 3/97.

Fueron recibidos por el teniente coronel jefe del Grupo de apoyo del Ala 14, José Luis Normand Bergamín y una comisión de oficiales y suboficiales. Acto seguido tuvo lugar en la sala de conferencias de la unidad una reunión informativa donde les fueron expuestas a los visitantes las características y particularidades de esta unidad.

A continuación, los familiares recorrieron distintas dependencias del Ala, finalizando la visita tras ofrecerles una copa de vino español.





INTERCAMBIO OTAN 141 ESCUADRON-SQN Nº2 DEL REINO UNIDO

DENTRO DEL MARCO habitual de cooperación OTAN, durante el periodo del 13 al 22 de octubre del pasado año tuvo lugar un intercambio simultáneo de escuadrones entre el 141 de la Base Aérea de Albacete y el nº 2 de la Base Aérea de Marham (Reino Unido).

El escuadrón británico está dotado de aviones Tornado GR1-A de reconocimiento y es conocido como el "Second to none" (el segundo de ninguno), dado que es el escuadrón más antiguo de los existentes en la actualidad. Se creó el 13 de mayo de 1912 y tras haber pasado por 107 bases diferentes y haber sido equipado con diversos tipos de aviones recaló en Marham con Tornados GR1-A.

El carácter de intercambio simultáneo implicaba prácticamente una total dedicación del 141 Escuadrón al ejercicio, de manera que mientras una parte realizaba las misiones acordadas en Marham, la otra recibía en la Base Aérea de Albacete al destacamento británico con idénticos fines.





En el despliegue en la Base Aérea de Marham, y dado el role de reconocimiento del SQN nº 2, se efectuaron también misiones de combate con Tornados F-3 (versión A/A) procedentes de otras bases.

Asimismo durante el intercambio se realizaron misiones dirigidas por aviones AWACS, aprovechando de esta manera la ocasión de integrarse en operaciones cuyas posibilidades de ejecución son menos frecuentes.

Como comentarios al margen del destacamento se pueden citar la adversa meteorología reinante, con nubes bajas, nieblas, lluvia constante y fuertes vientos, junto a las conocidas restricciones de espacio aéreo existentes en el Reino Unido.

En el capítulo de visitas cabría destacar las de los Centros de Inteligencia ("Reconnaissance Inteligence Centers") conocidos por "The Rickets" que gestionan desde 1971 todos los datos obtenidos por medio de reconocimiento aéreo y la del TREF ("Transportable Reconnaissance Explotation Facility") que permite una explotación de datos con medios transportables.

Al mismo tiempo, los pilotos británicos en la Base Aérea de Albacete disfrutaban, dadas las excelentes condiciones de esta base, del desarrollo de todo tipo de misiones y salidas, incluidas las nocturnas realizadas en la ciudad.

Una vez más se había conseguido el doble propósito de, por un lado intercambiar conocimientos y forma de operar y por otro estrechar lazos de amistad entre países miembros de la Alianza.

VISITA DEL PRESIDENTE DEL GOBIERNO A LA BASE DE TORREJON



EL DIA 20 DE OCTUBRE el presidente del Gobierno, José María Aznar visitó la Base Aérea de Torrejón. A su llegada fue recibido por el ministro de Defensa, por el general jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, por los tenientes generales jefes de los Mandos Aéreos del Centro y de Combate, así como por el general jefe de la Base Aérea de Torrejón y jefe del Ala número 12.

Tras recibir los honores de ordenanza, revistó la fuerza y procedió a saludar a las autoridades e invitados así como al personal militar y civil destinado en las distintas unidades de la Base Aérea de Torrejón.

Posteriormente se trasladó a visitar el MACOM y sus instalaciones, el Centro Principal Helios español y a continuación el Grupo 12 de Fuerzas Aéreas donde le fue explicada la organización de la Base Aérea de Torrejón y más en concreto, las funciones de los distintos grupos del Ala 12 con los aviones EF-18 y RF-4C, mientras presenciaba una exhibición aérea de sus EF-18, un reabastecimiento en vuelo de un EF-18 y un RF-4C y una descarga de agua de un avión UD.13.

A continuación, y tras dar una conferencia de prensa se trasladó a un hangar donde conversó con miembros de todas las unidades de la base, finalizando su visita con una comida en el pabellón de oficiales.



DONACION DE UNA BANDERA A LA JUNTA DE DISTRITO DE MONCLOA-ARAVACA

FRUTO DE LAS EXCELENTES relaciones de vecindad y colaboración, el Ejército del Aire donó una Bandera nacional con su mástil correspondiente a la Junta de Distrito de Moncloa-Aravaca.

El acto de izado de Bandera tuvo lugar el día 21 de octubre en la Plaza de la Moncloa y estuvo presidido por el alcalde de Madrid, José María Alvarez del Manzano y por el teniente general jefe del Mando de Apoyo Logístico, Santiago San Antonio Copero, y al mismo asistieron distintas personalidades civiles y militares.

A continuación, en la Sala de Exposiciones del Centro Cultural "Moncloa" fue inaugurada una exposición sobre "Premios Ejército del Aire 1997" de pintura.

1.000 HORAS DE VUELO DEL GRUPO 21

EL DIA 27 DE OCTUBRE el Ala nº 21 (Grupo 21) alcanzó las 1.000 horas de vuelo realizadas en material C-15 (F-18/A). La misión durante la cual se alcanzó este acontecimiento fue realizada por el capitán Francisco Javier Calderón Jareño a bordo del C.15A-75 y fue atendido por el cabo 1º mecánico Francisco Jaramito Granado y por el sargento 1º armero José Fernández Naranjo.

A su llegada a la Base Aérea de Morón fue recibido por el coronel jefe del Ala, Felipe Carlos Victoria y de Ayala y otros oficiales y suboficiales de la unidad.



NUEVAS BANDERAS PARA EL MUSEO

EL INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONAUTICAS, por medio del comandante Esteban Pascual Hernando, jefe de la EADA (Escuadrilla de Apoyo al Despliegue Aéreo) de la Base Aérea de Zaragoza, y del capitán Manuel Carmona Mariscal destinado en esta escuadrilla, ha localizado la bandera perteneciente a la antigua Agrupación del Cuartel General del MALEV en Zaragoza y el estandarte de la EATAM (Escuadrilla de Apoyo al Transporte Aéreo Militar), unidad ya desaparecida de la Base Aérea de Zaragoza. Entregadas al Museo por el general Alfonso del Río y Sánchez del Villar el mes de octubre, han sido incorporadas a la colección del Museo y por su buen estado serán expuestas próximamente. También en este mismo mes, el día 9, el Museo del Ejército ha entregado al general Miguel Ruiz Nicolau, director del Museo del Aire, la bandera de la Escuadrilla Republicana "Esteban Bruno", cumpliendo así la vieja aspiración, expresada por los profesores de vexilología militar para que esta bandera pueda estar en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica, lugar que históricamente le corresponde.





Isabel Ruiz Ruiz

ARDE UNA TORRE DEL CUARTEL GENERAL

EL DIA 22 DE OCUBRE, A LAS 17:05 SE PRODUCIA UN incendio en el torreón número 2 del Cuartel General del Ejército del Aire. Fue detectado e inmediatamente atendido por el servicio de bomberos del Grupo del Cuartel General, quienes al carecer de escaleras articuladas apropiadas, inmediatamente solicitaron la colaboración de los del Ayuntamiento. A las dos horas el incendio había sido sofocado sin que hubiera que lamentar daños personales. Es de destacar que el servicio contraincendios del Cuartel General fue felicitado por el responsable de los bomberos del Ayuntamiento por su rápida y eficaz actuación.

RELEVO DE UNIDADES EN EL DESTACAMENTO ICARO

EL DIA 31 DE OCTUBRE TUVO LUGAR EN AVIANO EL relevo de jefatura en el Destacamento Icaro. Dicho día se hizo cargo de la jefatura del mismo el teniente coronel José M. Maestre Rodríguez, cesando el teniente coronel José A. Fernández Demaría. Para el teniente coronel Maestre Rodríguez este relevo supone su segundo mando en Aviano, pues ya ostentó la jefatura del destacamento durante los meses de octubre a diciembre del año 1996.

IN MEMORIAM



Capitán
*Don **Francisco Javier Sánchez Sánchez**,*
fallecido en accidente aéreo en la Base Aérea de Getafe el día 24 de enero de 1997.



Teniente
*Don **Alfonso Almendro Mendoza**,*
fallecido en accidente aéreo en la Base Aérea de Getafe el día 24 de enero de 1997.



Sargento
*Don **Jesús Javier Sánchez López**,*
fallecido en accidente durante un lanzamiento paracaidista en el Aeródromo Militar de Ablitas el día 14 de enero de 1997.



*Don **Domingo Puerta Marín**,*
fallecido en atentado terrorista en la localidad granadina de Armilla el día 10 de febrero de 1997.



EJERCICIO "SIRIO 97" EN LA BASE AÉREA DE MORON

ENTRE LOS DIAS 3 Y 7 de noviembre desplegaron en la Base Aérea de Morón unidades nacionales e internacionales, con motivo del ejercicio "Sirio 97".

Las unidades nacionales estaban compuestas por: 6 C-15 del 211 Escuadrón, 2 P.3 del 221 Escuadrón, un emplazamiento SHORAD perteneciente a la EADA, un grupo de Artillería Antiaérea del Ejército de Tierra (GAAL II-74), y un hospital de campaña aerotransportable perteneciente a la UMAD, que desplegó por primera vez fuera de su emplazamiento habitual, que es la Base Aérea de Torrejón.

Asimismo, es de destacar la presencia de unidades internacionales formadas por: 5 AMX del 103 Grupo y 1 B-707 del 8º Grupo perteneciente a la Aeronáutica italiana, así como 3 Tornado alemanes de la Luftwaffe.

El ejercicio "Sirio 97" se desarrolló en el área NASADO (Normal de Operaciones de Defensa Aérea). Consistiendo básicamente en la realización de misiones de Defensa Aérea entre dos bandos opuestos, para poner a prueba el Sistema Nacional de Defensa.







VISITA DE LOS ALUMNOS DE LOS CUERPOS COMUNES DE LA DEFENSA AL ACAR. AITANA Y EVA Nº 5



LOS ALUMNOS DE LOS cuerpos comunes de la Defensa, que se encuentran en su etapa de formación en la Academia General del Aire, visitaron el día 5 de noviembre las instalaciones del Acar. Aitana y EVA nº 5.

Tras ser recibidos a su llegada por la comisión designada, se ofreció un desayuno en el pabellón de oficiales. Seguidamente tuvo lugar un briefing, en el que se detallaron las misiones que desarrolla la unidad en la actualidad y el futuro de la misma. Posteriormente se procedió a visitar las instalaciones.

III CURSO TEORICO-PRACTICO DE ELECTROCARDIOGRAFIA BASICA

EN LA POLICLINICA DEL Ejército del Aire de Sevilla ha finalizado el día 7 de noviembre de 1997 el III Curso teórico-práctico de electrocardiografía básica, organizado por el teniente coronel médico Francisco Fernández Muñoz, jefe del Servicio de Cardiología de la Policlínica del Ejército del Aire de Sevilla. El acto de clausura ha sido presidido por el general jefe del Estado Mayor del Mando Aéreo del Estrecho Juan Delgado Rubí y ha contado con la presencia del general jefe de la Dirección General de Sanidad, Juan José de Prada Hernández, el general director del Hospital Militar Vigil de Quiñones de Sevilla, José A. Carretero de Miguel, el vicesecretario del Real e ilustre colegio de médicos de Sevilla Roberto Gardey Rus y el presidente de la Sociedad Andaluza de Cardiología, profesor José María Cruz Fernández.



Después de la presentación del acto por el teniente coronel médico Francisco Fernández Muñoz, tuvo lugar la conferencia magistral sobre prevención secundaria en el infarto de miocardio por el doctor Emilio Molina Porras del Servicio de Cardiología del Hospital Universitario Virgen de Rocío. El punto final lo puso el general Juan José de Prada Hernández que después de unas palabras de reflexión sobre la ciencia médica clausuró el acto.

El curso ha contado con el patrocinio de la Sociedad Andaluza de Cardiología y ha obtenido el reconocimiento de interés científico-sanitario por la Dirección General de Coordinación, Docencia e Investigación de la Consejería de Salud y Consumo y ha aglutinado tanto en la docencia como en la asistencia a la Sanidad civil y militar.

Industria y tecnología durante 1997

José Antonio Martinez Cabeza
Ingeniero Aeronáutico



1996 pudo ser inscrito a nivel de industria aeroespacial como el año en que se consumó la desaparición de un par de nombres históricos de la Aeronáutica. 1997 pasará a la historia como aquél en el curso del cual quedó consolidada la primera fase de la reorganización de la industria aeroespacial de los Estados Unidos, subsiguiente a la desaparición de la manida "Guerra Fría". Además el recién concluido año vio cerca de su final una importante declaración de los máximos dirigentes de Alemania, Francia y Gran Bretaña, de cara a la unificación de la industria europea, pero de las palabras a los hechos sigue habiendo aún considerable distancia.



El F-22A Raptor es el último avión militar estadounidense de nuevo diseño del siglo XX. (Lockheed Martin)

CUANDO en los primeros días de 1997, los analistas de futuro de los principales medios informativos especializados escudriñaron en sus bolas de cristal el porvenir inmediato de la industria aeroespacial de la Unión, ya sabedores desde unos pocos días antes de que el sino de McDonnell Douglas era ser engullida por Boeing en el curso de ese año, mencionaban la posibilidad de que una tercera gran compañía producto de fusiones pudiera alinearse con Boeing y Lockheed Martin, e insinuaban que esa tercera en discordia podría venir de un acuerdo entre Northrop Grumman, Hughes y Raytheon.

Las previsiones iban a fallar tan sólo dos días después de conocerse la luz verde oficial a la absorción de McDonnell Douglas por parte de Boeing. Lockheed Martin y Northrop Grumman hicieron pública su intención de fusionarse, en un proceso donde Lockheed Martin tomó la iniciativa, el cual probablemente se habrá culminado ya cuando estas líneas vean la luz. Norman Augustine, presidente de Lockheed Martin, dijo entonces que las conversaciones entre ambas compañías se remontaban al mes de junio, es decir, se habían iniciado más o menos en los días en los que resultó evidente, por si antes no lo era ya, que la Administración estadounidense aprobaría la formación de la nueva Boeing.

En ausencia de otros datos, ese indicio habría valido por sí solo para considerar que Lockheed Martin y Northrop se disponían a unir sus fuerzas para evitar ser aplastadas por Boeing. Sin embargo un corto viaje hacia atrás en el tiempo, indica que antes que ese presunto temor -no habría sido lógico, al menos en Lockheed Martin-, estuvo la voluntad de ambas compañías en el sentido de ser pioneras en la reorganización de la industria estadounidense. Sin contar con operaciones de menor cuantía relativa, Lockheed se fusionó con Martin Marietta en 1995 y adquirió una parte de Loral en 1996, mientras Northrop se fusionó con Grumman en 1994 y adquirió las divisiones de defensa y electrónica de Westinghouse en 1996.

Raytheon no se quedó atrás, actuó

a su nivel, y decidió tomar el papel de tercero en discordia a lo largo de 1997. Ha conseguido una confortable posición en el terreno de los misiles y la electrónica de defensa, por vía de la adquisición de las correspondientes divisiones de Hughes y Texas Instruments, y ocupa un lugar significativo en el terreno de los aviones de negocios y afines con las familias de productos Beech y Hawker. Tiempo atrás había comprado E-Systems y Chrysler Technologies.

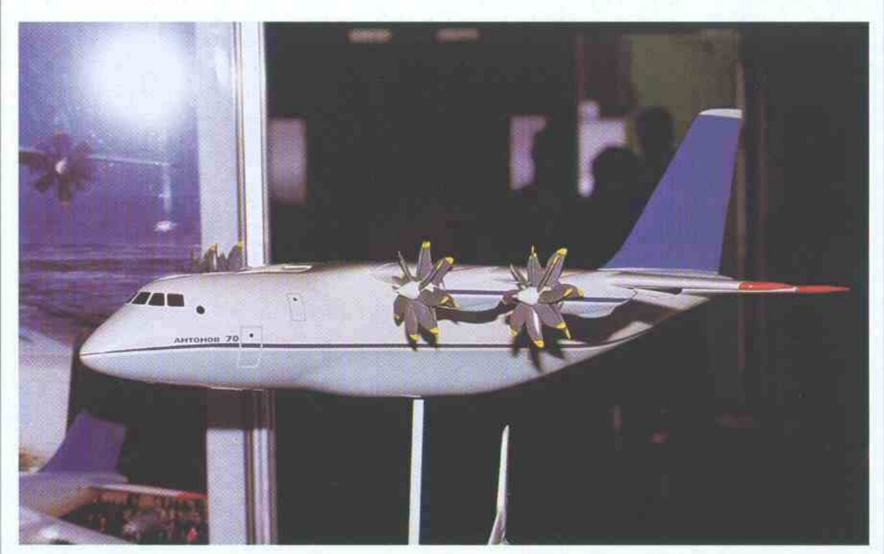
Al principio se ha citado que 1997 ha visto la culminación de la primera fase de la reorganización de la industria aeroespacial de Estados Unidos. Y hay que hablar de primera fase porque todavía queda por ver que sucederá en otros apartados, donde el de los helicópteros es tal vez el más evidente en una rápida ojeada. Cierto es que con la absorción de McDonnell Douglas, Boeing ha incorporado a su gama de productos los helicópteros producidos por ésta, el AH-64 Apache es su mejor exponente, pero aún quedan Sikorsky (United Technologies), Bell Helicopter Textron y Kaman Corporation. Está por conocer qué decisión tomará Boeing acerca del apartado de los helicópteros civiles de McDonnell Douglas, donde figuran los helicópteros del concepto NOTAR. Podría suceder incluso -aunque esto es acudir a la bola de cristal-, que al final Boeing decida desprenderse de los helicópteros civiles heredados con la absorción de McDonnell Douglas, lo cual podría ser toda una invitación para que Sikorsky o Bell procedieran a su adquisición. No hay que olvidar que Sikorsky se mueve en un saneado régimen de ventas del orden de los 1.600 millones de dólares anuales, mientras Bell está por los 1.000 millones de dólares. Kaman Corporation, con sólo 5.400 empleados en su nómina, es una empresa más modesta, que basa su negocio fundamentalmente en la subcontratación de conjuntos de aviones de Boeing, compartida con la producción del helicóptero K-MAX y el mantenimiento de otras aeronaves de ala giratoria de diseño propio en servicio, por lo cual a simple vista parece que no pujaría en tal "subasta" en caso de que se llegase a semejante situación.



La segunda fase de la reorganización de la industria aeroespacial de Estados Unidos podría extenderse al terreno de los helicópteros. (J. A. Martínez Cabeza)

Y yendo más allá, queda el sector de los sistemas en espera de reorganización. Es frecuente que al examinar la industria aeronáutica las miradas se concentren en las aeronaves, sin pensar que el hecho de que tales máquinas sean una realidad, implica la existencia de una industria de apoyo que aporta desde equipos de aviónica hasta elementos hidráulicos. El apartado de los motores es distinto, porque reducido es el número de los fabricantes de motores a nivel mundial. No puede pasar desapercibido, sin embargo, el hecho de que General Electric y Pratt & Whitney formaron en su momento una "joint venture" a instancias de Boeing para definir un motor que debería haber equipado a los prematuramente desaparecidos 747-500X/-600X; "joint venture" que ahora está en aparente letargo, pero que podría reactivarse en el caso de que las circunstancias del mercado lo aconsejen.

Está muy extendida también la creencia de que el paso de McDonnell Douglas a manos de Boeing es un asunto que sólo afecta a la aviación comercial. Obviamente es una falsa apreciación. Boeing tiene ahora en las manos los C-17, B-1, F-15, F-18,



El Antonov An-70 fue noticia en 1997, pero no por el progreso de sus ensayos en vuelo. (J. A. Martínez Cabeza)

AV-8B y T-45, por citar algunos de sus programas militares modernos y famosos. Además forma parte de los programas V-22 (con Bell Helicopter Textron), B-2 (con Northrop Grumman) y F-22 (con Lockheed Martin). En definitiva, más que competencia entre los grandes de la fabricación de aviones resultantes de la primera fase de la reorganización industrial estadounidense, lo que existe entre Boeing y Lockheed Martin es colaboración en programas estratégicos en curso, con excepciones como el Joint Strike Fighter (JSF), donde compiten y avanzaron -se dice que sin tropezones dignos de mención- en el curso de 1997.

(Georgia) con varios meses de retraso sobre las fechas previstas. Pocos han reparado en que ese acontecimiento es el último vuelo inaugural de un avión militar estadounidense de nuevo diseño que verá el siglo XX. El JSF será el siguiente en la lista si no sucede ningún percance, pero la primera unidad de preserie no irá al aire hasta el año 2004, bien entrado el siglo XXI.

Para la industria de la vieja Europa, el memorándum intergubernamental firmado el 22 de diciembre en Bonn por parte de los ministros de defensa de Gran Bretaña, Alemania, Italia y España, de acuerdo con el cual se dio la luz verde para la producción del Eurofighter EF2000, ha sido sin duda la noticia más relevante del recién concluido año 1997. Menos atención informativa ha merecido el hecho de que Eurofighter se propone hacer una agresiva labor de cara a conseguir exportar el EF2000, de modo y manera que se pueda asegurar una producción superior a las 620 unidades que adquirirán los cuatro paises protagonistas. Esa decisión, y el reparto de zonas de influencia comercial, se adoptaron internamente en mayo por parte de las cuatro compañías implicadas. En el orden negativo, habrá que apuntar el hecho de que ha habido quien ha preferido omitir el reconocimiento de que el EF2000 generará del orden de 40.000 puestos de trabajo en Europa, además de ser una fuente de tecnologías cuyos efectos beneficiosos se reparten y se repartirán por otras industrias y actividades.

El otro gran programa militar de la industria europea entró en zona de turbulencias muy poco después de ser objeto de una noticia positiva. En el mes de septiembre se lanzó la RFP (Request for Proposals) conjunta y, sólo unos días después, el Ministerio de Defensa Alemán se ubicó en una dinámica de incertidumbre semejante a la que años atrás se creó en el programa Eurofighter con idéntico autor, arguyendo una falta de recursos para financiar la siguiente fase del programa ante el desembolso preciso para hacer frente a los compromisos alemanes en el programa EF2000.

Como era de esperar, esa noticia fue el preaviso de segundas intenciones, las cuales se pusieron de manifiesto pocos días después, cuando el citado ministerio por boca de su titular, Volker Rühe, pedía que se tomara en consideración la opción Antonov An-70 como alternativa al FLA, en un cambio de postura más achacable a las razones políticas que a las técnicas, pues el An-70 no es hoy por hoy precisamente un programa exento de incógnitas.

El año 1997 ha concluido con las cosas situadas en ese punto de duda. Airbus Military Company, la subsidiaria de Airbus Industrie encargada del desarrollo y comercialización del FLA, considera poco menos que inviable la posibilidad de partir de una base establecida en el concepto An-70, pero ya es notorio que, como era de esperar por otra parte, el propio Boris Yeltsin se ha erigido en valedor de la opción An-70 apoyada por Alemania. El FLA podría convertirse en moneda de cambio política. Y eso resulta muy peligroso, porque lo mismo que el EF2000, el FLA es además de una aeronave militar de transporte definida en base a una especificación europea, un nexo de unión industrial y una generador de alta tecnología y puestos de trabajo. En una Europa donde en 1997 fue raro el día en que no se habló de la ineludible necesidad de crear una industria unida, para hacer frente al monumental desafío



Ciertas alusiones a la situación real del Rafale no fueron bien recibidas en Dassault. (J. A. Martínez Cabeza)

Semejante panorama no puede ocultar sin embargo la realidad de unas industrias que, en sus apartados de defensa, se están viendo afectadas por las restricciones presupuestarias y por los vaivenes típicos de la política militar estadounidense en sus tribulaciones ante las Cámaras Legislativas. No hay que olvidar que la reorganización de las industrias estadounidenses ha sido debida fundamentalmente a la llegada de la época de penurias en los presupuestos del Departamento de Defensa. Uno de los hitos aeronáuticos más importantes del año 1997 fue la realización del vuelo inaugural del primer prototipo F-22A Raptor, sucedido el 7 de septiembre en Marietta

que supone la reorganizada industria estadounidense, resulta cuando menos insólito que se desencadenen condiciones opuestas para la consecución de tal fin por parte de alguno de los interpretes del guión.

La por razones obvias recurrente operación de compra de McDonnell Douglas por Boeing, dejó a la Unión Europea mediado 1997 en una situación que, en un alarde de benevolencia, puede calificarse como desairada. Allá por el mes de julio, un comité de especialistas en asuntos de competencia de los paises miembros de la Unión Europea, dio un veredicto absolutamente opuesto al susodicho proceso. Los acuerdos de exclusividad firmados por Boeing con American Airlines, Continental Airlines y Delta Air Lines, fueron expresamente citados como atentatorios contra las normas de la libre competencia.

La impresión que dieron en su momento semejantes acuerdos, es que eran señuelos puestos delante de la Unión Europea para ser usados posteriormente como moneda de cambio. Lo cierto es que el 23 de julio, precedida por declaraciones y posicionamientos supuestamente duros por parte europea, ampliamente recogidos en los medios informativos como no podía ser menos, la Unión Europea hizo saber que una vez aceptadas por Boeing sus condiciones, daba luz verde a la fusión, e incluso alguno de sus dignatarios proclamaba el hecho nada menos que como una victoria.

La lista de condiciones aceptadas por Boeing, donde los acuerdos de exclusividad -como era de esperar- quedaban derogados, no dejaba demasiado resquicio para la duda. Ganadores fueron Boeing y la Administración Clinton que apoyó, amenazas de guerra comercial incluidas, las tesis de aquella industria. Pocas semanas después, ante la tozudez de los hechos, se han empezado a oir voces discordantes en algunos medios europeos aireando la inutilidad de esos compromisos.

Parece evidente que la Unión Europea no tenía ni tiene recursos para enfrentarse a procesos como el de la absorción de McDonnell Douglas por Boeing. En tales condiciones hubiera sido más positivo negociar sin aspavientos. Organizar un guirigay como el que se hizo llegar a los medios de difusión, para en un espacio de tiempo tan corto como la noche que separa un día del siguiente, dar un giro de 180º y argüir que se ha vencido en la batalla, exhibiendo por todo botín unas migajas que el viento se está llevando, es patético.

Es indiscutible que si Europa quiere seguir ocupando un papel relevante en el terreno aeroespacial, debe luchar con las armas adecuadas, es decir, promocionando y favoreciendo la unión de industrias y objetivos industriales y, sobre todo, invirtiendo en tecnología, como se ha hecho, se hace y se seguirá haciendo en Estados Unidos.

Ciertamente, lo primero se intenta desde los medios competentes de la Unión Europea, pero ésta no tiene capacidad para imponer las soluciones. La realidad perceptible es que en 1997 se siguieron anteponiendo los intereses nacionales a los intereses comunitarios en bastantes casos, sin que se vea claro si los ramalazos de sarampión nacionalista tendrán cura finalmente o se quedarán crónicos. La declaración de los primeros mandatarios de Alemania, Francia y Gran Bretaña, aludida en el prólogo y también en el análisis de la aviación civil que se publica en estas mismas páginas, es un hito muy relevante, al que no se le debe negar trascendencia, pero está por ver que surta los efectos deseados.

En el apartado de los aviones civiles el panorama parece más claro, desde el momento en que existe una declarada resolución a nivel de empresas en el sentido de convertir Airbus Industrie en una SCE (Single Corporate Entity), pero a nivel general, resulta un tanto desalentador ver que la evolución de la industria aeroespacial estadounidense no ha provocado una reacción generalizada en el Viejo Continente. Son ya muchos los



Sukhoi fue en 1997 la empresa rusa más dinámica. (J. A. Martínez Cabeza)

MAPO MiG necesita perentoriamente hacer más exportable el MiG-29. (J. A. Martínez Cabeza)



avisos que se están desoyendo y cada vez está más cerca la posibilidad de que la reacción, de llegar, lo haga tarde.

A tal efecto, no puede pasar desapercibido el hecho de que las conversaciones entre Lockheed Martin y Airbus Industrie, que incluso tuvieron en su momento fecha en Le Bourget'97 para llegar a determinados acuerdos de colaboración sobre el NSA (New Strategic Aircraft), las góndolas de los motores de los A340-500/600 e incluso alguna forma de participación en el A3XX, fueran abruptamente suspendidas por Lockheed Martin arguyendo su no disponibilidad para trabajar con empresas estatalmente mediatizadas, aunque la reflexión sobre el asunto puede conducir a conclusiones muy diferentes.

El año 1997 no aclaró demasiado las expectativas de la industria francesa, donde el cambio de signo del gobierno galo, ha trastocado las cosas de forma que la fusión de Aérospatiale y Dassault ha quedado estancada, mientras que la decisión adoptada el 13 de octubre en el sentido de privatizar Thomson-CSF en favor de Alcatel Alstohm y Dassault Industries, no ha generado comentarios positivos precisamente en el propio seno de la Unión Europea.

Inquieta en medios comunitarios comprobar que algunas industrias europeas reforzaron durante el pasado año nuevos lazos de colaboración con empresas estadounidenses, de manera que en caso de no llegar pronto acciones en el terreno de la unificación europea, podrían buscar alianzas con aquellas con grave detrimento de las esperanzas europeístas. Basta recordar como Alenia tiene lazos con Lockheed Martin en el C-27J y con Boeing ahora en el MD-95, recién rebautizado como 717-200, del cual construye el fuselaje entero. Y cruzando el Canal de la Mancha, no pueden pasar desapercibidos hechos como la alianza de British Aerospace con Lockheed Martin en el programa JSF, y la reciente decisión de esa misma compañía británica en el sentido de participar en la producción de las alas de los nuevos Boeing 737, en un contrato de 10 años de duración y 70 millones de dólares, elementos que para mayor ironía compartirán factoría con las alas de los aviones de Airbus.

Por si esos indicios no son reveladores, el gobierno británico ha deci-

dido financiar con 200 millones de Libras Esterlinas los más recientes programas de motores de Rolls-Royce, uno de ellos el Trent 500 de los A340-500/600, pero no ha concedido los 120 millones de Libras Esterlinas reembolsables pedidos por British Aerospace para producir las alas de esos mismos aviones -trabajo parte del cual está intentando subcontratar British Aerospace a otros miembros de Airbus Industrie-, ni ha hecho todavía mención alguna de financiar en esas mismas condiciones el futuro desarrollo del ala del A3XX.

No faltaron conatos de diatriba en el seno de la industria europea. Así, a la reciente afirmación del presidente de British Aerospace, Sir Richard Evans, en el sentido de que no le gustaría estar en una situación como la del Rafale, con un solo cliente llamado gobierno francés, respondió a vuelta de correo Serge Dassault afirmando que las fusiones de empresas no generan nuevos mercados ni nuevas tecnologías, y también que la industria estadounidense es poderosa porque nunca se admitiría que se constituyera en monopolio. Es de esperar que se trate sólo de una anécdota y no resulte ser fruto de discrepancias más profundas.

¿Y qué decir de la inversión en tecnología aeroespacial, asignatura suspendida por Europa con nota muy baja, como denuncian hechos como los citados en el artículo incluido en esta edición de RAA dedicado a examinar la evolución de la aviación civil durante 1997?

Las industrias de la CEI siguen dependiendo fundamentalmente de los magros presupuestos gubernamentales para sobrevivir. En tales circunstancias, la exportación de sus productos es su principal esperanza de cara al crecimiento y el lanzamiento de nuevos programas. La colaboración con empresas occidentales ha tenido y tiene algunos resultados interesantes en el terreno de los aviones civiles, pero en el terreno militar las cosas son menos optimistas, aunque el Yakovlev/Aermacchi Yak-130 y el MAPO MiG AT han hecho camino en él.

En el terreno de la exportación las industrias de la CEI se movieron con discretos resultados durante 1997. Los problemas económicos hicieron mella especialmente en MAPO MiG. Las expectativas exportadoras para el MiG-29 estuvieron reducidas en 1997 al ámbito de algún país de la América Latina. Mientras, se examinaron posibles versiones capaces de reforzar la posición del MiG-29 de cara a su venta en otras zonas del planeta. Para la anécdota queda el hecho de que la USAF procedió a adquirir hacia finales de 1997, un total de 21 unidades del MiG-29 a la Fuerza Aérea de Moldavia, que tenía un total de 27 aviones de ese tipo en tres versiones. Probablemente esos MiG-29 de la USAF acabarán destinados en la base Nellis (Las Vegas, Nevada) después de ser detalladamente estudiados en la base Wright-Patterson (Ohio).

Una vez decidido por parte de la Administración Rusa hacía el mes de marzo que no habría financiación oficial para el programa, tal vez por razones técnicas y estratégicas, tal vez por falta de dinero, tal vez por ambas cosas, MAPO MiG parece haber arrojado la toalla en su propósito de llevar adelante el Mikoyan Article 1.42, el caza de la quinta generación MiG, diversas concepciones del cual aparecieron esporádicamente en la prensa especializada, sin que se sepa ciertamente cual es la más próxima a la realidad. A cambio, esa firma hizo saber en agosto, durante la celebración en Moscú de Maks'97, que trabaja en un caza ligero cuyo primer vuelo tendría lugar hacia el año 2005, e hizo mención al MiG-35, una versión del MiG-29 equipada con empuje vectorial en sus motores, que ante el desinterés oficial estaría siendo esgrimida en busca de algún tipo de colaboración internacional que permita llevarla a la práctica.

AVPK Sukhoi parece tener mejor fortuna con el Sukhoi Su-27 y sus múltiples variantes y derivados, pero no estuvo a salvo de reveses. Al interesante contrato con la India, le siguió otro con Indonesia llegado en agosto, que incluyó 12 aviones Su-30K -además de una adquisición de 8 helicópteros Mi-17-, pero toda la operación quedó detenida, nada más llegar 1998, por la situación económica que atraviesa aquel archipiélago.

AVPK Sukhoi puso en vuelo el 25 de septiembre el Sukhoi S-37, un avión experimental de ala de flecha negativa, canards y cola similar a la del Sukhoi Su-27, sin empuje vectorial en sus motores, que tiene todos los visos de ser un avión puramente experimental. Se trata de una aventura privada, sin el respaldo de la Fuerza Aérea Rusa por el momento, según parece, donde se están evaluando diversos conceptos tecnológicos, además del ala de flecha negativa, construida por cierto con materiales compuestos al 90%. Ello resulta indicativo de que AVPK Sukhoi está en una mejor situación financiera que MAPO MiG, toda vez que puede permitirse desarrollar nuevos conceptos sin la ayuda económica directa del estado.

Los vientos de reorganización de las industrias aeroespaciales que soplan en Occidente, han alcanzado en 1997 a Rusia. Andrew Svinarenko, ministro de economía de ese país, declaraba allá por las vísperas del verano, que la industria aeroespacial rusa necesitaría ser reorganizada para conseguir que sobreviva sin necesidad del apoyo estatal, y anunció su intención de poner manos a la obra en la tarea. En otras palabras, declaró de forma más o menos oficial que los miembros de aquella industria no deben hacerse ilusiones acerca de la posibilidad de sobrevivir indefinidamente con cargo al estado. Svinarenko habló en concreto de organizar un par de grupos poderosos, al estilo de Boeing y Lockheed Martin. La contestación que obtuvo de la industria fue de lo más variado. Alexei Fedorov, director general de AVPK Sukhoi, se mostró partidario de unir en un solo grupo Sukhoi, Mikoyan, Ilyushin, Mil y Tupolev. Valentín Klimov, director general de Tupolev, puso el contrapunto, asegurando que las principales compañías aeronáuticas de la CEI deberían permanecer separadas para mantener sus tradiciones y experiencias.

En definitiva, si se desea expresar en pocas palabras la situación de la industria aeroespacial durante el año 1997, basta con decir que dejó muchos más interrogantes que respuestas. ■

La Aviación Civil en 1997

José Antonio Martinez Cabeza
Ingeniero Aeronáutico



En el contexto del artículo dedicado a examinar la situación de la industria aeroespacial de Estados Unidos publicado en RAA de octubre de 1993, sugeríamos que no era descabellado pensar en un masivo proceso de reorganización en su seno, a cuyo final se llegaría con una estructura liderada por Boeing en el campo de los aviones civiles y por Lockheed en el terreno de los aviones militares. Sólo cuatro años más tarde semejante vaticinio, que pudo parecer entonces un temerario alarde de videncia, se ha cumplido, a excepción de un ligero matiz, pues la adquisición de Northrop Grumman por Lockheed Martin no se culminará hasta el mes de febrero de 1998. El año 1997 fue próspero en general para el transporte aéreo, pero no exento de indicios preocupantes que deberían actuar como antídoto contra el optimismo desmesurado, en el cual coincidieron además dos significativas efemérides, la celebración del vigesimoquinto aniversario del vuelo inaugural del Airbus A300B y el cincuentenario del primer vuelo supersónico de la Historia de la Aviación.

EL AÑO EN QUE FENECIO UN GIGANTE DE LA AERONAUTICA

CUANDO el 4 de agosto de 1997 quedó oficialmente consumada la absorción de McDonnell Douglas por parte de Boeing, cerrándose un proceso iniciado a finales de 1996, se inició una nueva era en las historias de la industria aeroespacial estadounidense y del transporte aéreo. Douglas, durante años pionera y líder de la industria de los aviones comerciales, inmersa en un declive cuyo primer indicio visible estuvo en su fusión con McDonnell Aircraft el 28 de abril de 1967, fue víctima luego de un deterioro acelerado que la ha hecho convertirse en un ejemplo de gestión negativa, como muestra que después del DC-10, volado el 29



Boeing puso en vuelo tres prototipos en 1997, el más espectacular con diferencia fue el 777-300. (The Boeing Company)

de agosto de 1970 por vez primera, McDonnell Douglas no volvió a diseñar ningún ala nueva ni, en consecuencia, avión auténticamente nuevo alguno. Todo ello no puede impedir que tras muchos años hablando y escribiendo acerca de las aeronaves de Douglas y de McDonnell Douglas, uno se sienta embargado por la extraña sensación de que algo entrañable se ha perdido cuando ve los aviones de la desaparecida McDonnell Douglas bajo el logo de Boeing.

La firma de Seattle intentó mantener durante 1997 su imagen tradicional de empresa calculadora, organizada y curtida ante los problemas, pero lo cierto es que ha sido un tiempo donde ha seguido una trayectoria zigzagueante, iniciada con el anuncio el 20 de enero del abandono del programa 747-500X/-600X, amortiguado un tanto con la decisión simultánea de efectuar el lanzamiento comercial del 767-400, elevado a la categoría de lanzamiento industrial el 28 de abril con la venta de una partida de esos aviones a Delta Air Lines. Posteriormente puso en marcha una serie de estudios sobre diversas versiones derivadas del 747-400, crecientes en número con el paso de los meses de 1997, mientras en la segunda mitad del año circuló la especie de que Boeing examinaba de nuevo su abandonado programa NLA (New Large Aircraft) y se confirmó al final el lanzamiento industrial del 737-900.

En el debe de Boeing figura también el hecho de que concluyó el año 1997 sin que llegara el lanzamiento de los 777-200X/-300X y, lo que es más significativo, entre rumores crecientes de que ese programa podría seguir el mismo destino del finado 747-500X/-600X. De hecho Boeing hizo público en los últimos días del año un retraso en su presunto lanzamiento de al menos un trimestre, en base al cual ha distribuido en otros programas gran parte del personal asignado a esos nuevos desarrollos del 777.

Esa irregular trayectoria ha ido acompañada por tres hechos muy positivos, cuales fueron los primeros vuelos del 737-700 el 9 de febrero, del 737-800 el 31 de julio y del espectacular 777-300 el 16 de octubre, ante los cuales se erigió como contrapunto negativo el problema de retrasos en las entregas a los clientes, puesto en evidencia en toda su magnitud en el último trimestre de 1997. Las pérdidas, que estimaciones oficiosas de última hora sitúan en 2.500 millones de dólares, van a sumarse al



El final de la saga MD tiene ya fechas escritas. (McDonnell Douglas)

ineludible costo producto de la absorción de McDonnell Douglas. Boeing ha sido la gran paradoja del año aeronáutico. La falta de ventas se ha considerado siempre causa número uno de la ruina de las empresas. A partir de ahora será preciso considerar también que en algún caso el exceso de ventas puede llegar a tener idéntico resultado.

El 28 de octubre de 1972 se cumplieron cinco lustros del primer vuelo del Airbus A300B. Pocos creían entonces que esa aventura, fruto de una especificación a la medida de las necesidades de algunas compañías aéreas europeas, llegaría a conseguir un sustancioso número de ventas. Menos podían imaginar aún que veinticinco años más tarde Airbus Industrie, el grupo industrial nacido al amparo de aquel avión, estaría compitiendo en el mercado con Boeing con una extensa gama de productos, algunos de los cuales, como es el caso del A320, significaron ser pioneros en la aplicación de nuevas tecnologías a la aviación comercial.

Para Airbus Industrie el año 1997 ha sido positivo. El ritmo de ventas fue muy bueno, voló por vez primera el A330-200 el 13 de agosto con motores CF6-80E1A4 e hizo lo propio el 4 de diciembre con motores PW4168 - avión que se está revelando como muy prometedor-, y continuó sus actividades en torno del A3XX, pero sin comprometer una fecha precisa para la luz verde al programa. Sí reveló que se cuenta en estos momentos con un 40% de los 8.000 millones de dólares de costo del programa, en compromisos de participación compartiendo riesgos por parte de empresas de diversos paises. Airbus Industrie no menciona nombres, pero asegura que la distribución geográfica de éstos es buena, aunque desearía conseguir un participante más ubicado en Asia.

El mes de diciembre fue especialmente significativo para Airbus Industrie. El día 8 se produjo por fin el lanzamiento industrial de los aviones A340-500 y A340-600, respaldado por una cartera de pedidos y opciones combinada que se valora en 13.000 millones de dólares y cercana a un centenar de unidades, procedente de Air Canada, Egyptair, EVA Air, Lufthansa, Virgin Atlantic, Emirates Airlines y al parecer dos clientes más no especificados, que podrían ser Swissair y Air Mauritius. El A340-600 será el primero en llegar a manos de sus clientes y lo hará al comienzo del 2002.

Un día después, el 9 de diciembre, los jefes de gobierno de Francia, Alemania y el Reino Unido, hicieron pública una declaración conjunta de apoyo a la creación de una industria aeroespacial y de electrónica de defensa europea, pidiendo formalmente a Aerospatiale, Daimler Benz Aerospace y British Aerospace, que el 31 de marzo de 1998 tengan dispuesto un proyecto claro y un calendario preciso sobre la reorganización necesaria para lograr esa finalidad. En la declaración conjunta se citó expresamente como objetivo prioritario la transformación de Airbus, según los conceptos expuestos por los cuatro presidentes de las empresas miembros del grupo industrial.

El recién finalizado 1997 confirmó que las industrias de la CEI avanzan en su tímido despegue, pero aún tienen un dificultoso trayecto por delante. Sigue existiendo una cierta desconfianza hacia la capacidad de aquellas para dar un servicio a sus posibles clientes equiparable al que ofrecen sus homólogas occidentales. Tienen además que luchar contra la aprensión que producen a nivel del público las estadísticas de siniestralidad de la aviación comercial de la CEI. Aunque por los datos que se conocen las causas son en general ajenas a las aeronaves en sí, es más que difícil conseguir que el gran público sea capaz de discernir ese matiz, habida cuenta de que la información que recibe es corta y las más de las veces plagada de errores y malas interpretaciones. Sea como fuere, las industrias de la CEI ganan terreno y así debe quedar escrito.

NUBARRONES EN EL HORIZONTE

El transporte aéreo a nivel general mantuvo durante 1997 una evolución positiva de acuerdo con las previsiones, excepto en el Lejano Oriente, donde durante la segunda mitad del año se encendieron las luces de alerta. Pierre J. Jeanniot, presidente de IATA, adoptó el papel de arúspice, y desmenuzó en las diversas asambleas de la organización las debilidades intrínsecas del transporte aéreo actual, para augurar los riesgos a los que se enfrentan las compañías aéreas si se guían sólo por los resultados del presente. En los mensajes de Jeanniot estuvo implícita en todo momento, la advertencia a compañías e industrias acerca de las nefastas consecuencias que podría tener el olvido de las lecciones aportadas por la última crisis.



El recién lanzado A340-600 podrá transportar 380 pasajeros sin escalas en rutas como Londres - Hong Kong y Londres - Los Angeles. (Airbus Industrie)

Jeanniot se refirió en marzo a las compras masivas de aeronaves, que inevitablemente recuerdan a las que precedieron a la crisis de principios de esta década. Todo está pasando como si la crisis de comienzos de los 90



nunca hubiera existido, pero lo cierto es que está suficientemente cercana todavía como para que pueda, y sobre todo para que deba, ser olvidada. No es la primera vez que semejante asunto aparece en estas páginas, por lo cual debemos recordar que ese criterio viene a coincidir con el que hemos expresado en tales ocasiones.

En la asamblea general de la IATA celebrada en noviembre, Jeanniot, hizo patente su opinión en el sentido de que la siniestralidad aérea debe reducir drásticamente sus cifras en los próximos años, avisando del peligro que existe en una posible complacencia con las cifras actuales.

Las estadísticas son un punto de apoyo para las opiniones del presidente de IATA, pues muestran como a pesar del incremento del tráfico aéreo, los resultados globales de las compañías de la IATA presentan una tendencia al descenso, producto entre otros factores de un exceso de inversión en compra de nuevos aviones. Si es lógico, importante e incluso necesario por los vetos legales que se han impuesto a la operación de los aviones "antiguos", que las compañías procedan a renovar sus flotas, las adquisiciones masivas de algún transportista hacen pensar que se va más allá, tal vez sin sopesar debidamente la disponibilidad de infraestructuras adecuadas y las posibilidades reales de abordar la apertura de nuevas rutas o el refuerzo del servicio en otras.

Motivo para la inquietud es la situación en la que algunas compañías de la costa asiática del Pacífico han caído en la segunda mitad de 1997. Ese sector del mercado, que no hace muchos años era considerado como aquél en el cual se iba a producir el mayor incremento de tráfico, y en el que de hecho sucedió así desde 1993 hasta 1996, ha invertido el sentido de la tendencia para empezar a caer en 1997. En la reunión de presidentes de la AAPA (Association of Asia Pacific Airlines) celebrada a mediados de noviembre en Kuala Lumpur, se puso de manifiesto que en el ejercicio económico 1996/1997 los beneficios de sus dieciocho compañías miembros cayeron un 25% como promedio.

Hay una mezcla de razones inconexas en su origen, pero asociadas en cuanto a su efecto negativo, a las cuales los miembros de la AAPA achacan la responsabilidad de esos malos resultados. La primera de ellas ha sido la drástica reducción en la llegada de turistas, por causa de los incendios que asolaron Indonesia y anegaron de humo y contaminación el aire de la zona. Otro es la reversión de la colonia británica de Hong Kong a manos de China, y su consiguiente impacto económico en el resto de los paises del área, causa a la que se achaca también una parte de la culpa en la crisis de los mercados orientales de valores. Las economías de Indone-



Las industrias de la CEI continuaron pugnando por un hueco en el mercado. (J. A. Martínez Cabeza)

sia, Japón, Malasia, Corea del Sur, Filipinas, Taiwan y Tailandia, se han resentido fuertemente, y con ello el consumo, por lo cual ha decrecido la demanda de transporte aéreo. No hay que olvidar tampoco la influencia del alza de los precios de combustible y posibles excesos en la aplicación de tarifas económicas por parte de algunas compañías.

Boeing y Airbus Industrie han reaccionado con aparente tranquilidad ante el devenir de los acontecimientos, e incluso aseguraron en un principio que no debe afectarles de manera sensible la situación de aquella zona. Tal vez tuvieron entonces motivos fundados para semejante actitud, pero no se debe olvidar que las previsiones de crecimiento del tráfico aéreo a nivel mundial para los últimos años 90 y los primeros 2000, se establecieron sobre la hipótesis de que la costa asiática del Pacífico registraría un aumento muy superior a la media del resto del mundo, apoyado en una tasa de crecimiento económico por encima del 4%. Se partió también de la base de que el cambio de la soberanía sobre Hong Kong no tendría efectos apreciables.

El caso de Cathay Pacific Airways, compañía cuya sede está en Hong Kong, es más que significativo. Desde el paso de Hong Kong a manos chinas al final de junio, ha sufrido una caída del 30% en la demanda de plazas. A la luz de esa cifra, es difícil no pensar que ese drástico cambio político es la base del problema particular de esa compañía.

Cathay Pacific ha mantenido de momento sus compras previamente firmadas por siete Boeing 777-300 y seis A330/A340, pero ha retrasado al menos en un año su decisión de comprar más aviones y renunció a convertirse en cliente lanzador del A340-600.

A este respecto conviene señalar que una de las explicaciones en las cuales fundamenta Boeing ahora su retraso del programa 777-200X/-300X, antes citado, ha sido precisamente la situación de las compañías aéreas de la costa asiática del Pacífico. Boeing tiene firmado un memorándum con Malaysia Airlines para la compra de ese nuevo modelo, mientras Korean Air y Asiana figuran como clientes en potencia, compañías todas ellas que no parecen estar dispuestas de momento a desembolsar dinero debido a su situación económica.

En definitiva, si la crisis se alarga, lo cual indicaría que algunas previsiones han dejado de cumplirse, parece evidente que habrá consecuencias de cara a los fabricantes de aeronaves comerciales. De momento el año 1998 se inició sin que se vea por lado alguno el fin de esa anómala situación.

AVIONES REGIONALES: ESTRELLAS DE LA FUNCION

Lo que un día se conoció con el desafortunado apelativo de tercer nivel, por traducción literal del inglés de una definición nacida en los Estados Unidos con diferente significado, se ha convertido en un sector de la industria del transporte aéreo que ostenta hoy a nivel mundial el digno apelativo de aviación regional, serio, sólidamente establecido y con unas flotas que no admiten comparación con las que la iniciativa de un buen número de inversores estadounidenses, respondió a la apertura del mercado del transporte aéreo en su país hace veinte años escasos.

El año 1997 ha sido interesante para la aviación regional, no en sí por su volumen de negocio, que ha seguido las mismas pautas positivas de crecimiento de los últimos años, a expensas de las estadísticas oficiales que aún tardarán semanas en conocerse, sino por la serie de hechos relevantes que han jalonado su recorrido en ese período de tiempo.

El primero de ellos vino a producirse a comienzos de febrero, cuando Fairchild Dornier decidió crear el Do.328JET, cuya salida oficial de fábrica tuvo lugar el 6 de diciembre y cuyo primer vuelo debe haber sucedido antes de que estas líneas vean la luz, renunciando al motor turbohélice del Do.328 original en beneficio del reactor, y tomando la iniciativa de entrar en el mercado de los reactores regionales de 30 plazas. El ulterior lanzamiento, meses más tarde, del Embraer EMB-135 -ahora RJ135-, no ha hecho sino confirmar que el fortín de los aviones regionales del orden de las 30 plazas, hasta ahora feudo incólume de los aviones turbohélices, empieza a desmoronarse. Aunque el registro de ventas de ambos aviones es todavía corto, todo apunta a que aumentará de manera sensible en los próximos meses.

En el escalón siguiente, el de los aviones de 50 a 70 plazas, el Embraer EMB-145 -ahora RJ145- y los Canadair Bombardier RJ se asentaron durante 1997 en una privilegiada posición, mientras Fairchild Dornier hizo saber a finales de noviembre que en el mes de abril del presente año tomará decisión acerca del lanzamiento del Do.728JET, avión de nuevo diseño y 70 plazas, tras renunciar al Do.528JET de 50 plazas. La decisión tomada por el grupo AIR el 5 de diciembre, en el

sentido de cancelar programa AIR70, era algo que entraba dentro de lo previsible una vez retirado oficialmente el apoyo por parte de British Aerospace, y que aumenta considerablemente las posibilidades de que el Do.728JET se convierta en realidad. Queda saber cuál será la decisión de Boeing al respecto del MD-95.

Para AIR se ha abierto así un período de incertidumbre acerca del futuro. La noticia llegada en los últimos días de diciembre, acerca de la adquisición de un 50% de la división Avro de British Aerospace por Malasia, que deberá hacerse efectiva durante el próximo mes de marzo, añade pimienta a la situación de AIR, si bien el citado acuerdo no afectará a la situación de British Aerospace en ese grupo, pues la participación no incluirá poder de influencia en la comercialización de los aviones Avro RJ. Al menos eso se ha dicho.

El cese de la producción del Jetstream 41, decidido por British Aerospace ante la ausencia de ventas, resultó ser una noticia extremadamente significativa acerca de la evolución del mercado de los aviones regionales. Tanto o más aún fue la decisión de Saab, anunciada a mediados de diciembre, en el sentido de cerrar la producción de sus turbohélices regionales Saab 340B y Saab 2000 a mediados de 1999, cuando se entregarán las últimas unidades vendidas hasta la fecha. Aunque en esta decisión de la firma sueca han jugado otros factores estratégicos, como la entrada compartiendo riesgos en programas multinacionales, la razón primera mencionada por los responsables de Saab para justificar su actitud ante los turbohélices regionales ha sido la falta de ventas.



Desde junio Cathay Pacific Airways ha sufrido una caída del 30% en la demanda de plazas. (J. A. Martínez Cabeza)

A pesar de que Le Bourget'97, como reseñamos en su momento en esta publicación, vio un esfuerzo promocional importante por parte de los constructores de turbohélices regionales, y aunque debamos recoger aquí que de Havilland Bombardier llevó a efecto la salida de fábrica de su Dash 8-400 en Toronto el 21 de noviembre, la realidad práctica es que los aviones turbohélice pierden terreno en el mercado de la aviación regional. Obviamente no van a desaparecer. Durante muchos años seguiremos viendo en los aeropuertos aviones de ese tipo, pero según les vaya llegando la hora de la sustitución, parece que serán reactores regionales quienes, en la mayor parte de los casos, tomarán su relevo. El factor de incertidumbre en ese previsible proceso lo constituye la posibilidad de rebajar sus costos de producción. Hoy por hoy es el precio de venta la baza más poderosa que los turbohélices regionales pueden oponer al avance de los reactores regionales.

Mike Ambrose, director general de la European Regional Airline Association (ERA), dijo en su asamblea general que en el año 2000 un 40% de las flotas de sus miembros serán reactores. Es indudablemente una opinión digna de ser tenida en cuenta.

EUROPA, CRUZ Y CARA

El 14 de octubre de 1947 Charles Yeager alcanzaba Mach 1,06 a 13.100 m. de altura con el primero de los aviones experimentales X-1, de manera que en el año 1997 se cumplió el cincuentenario del primer vuelo supersónico de la Historia de la Aviación. Esa efemérides vio a los Estados Unidos trabajando en la puesta a punto del concepto de avión

que debe constituir la segunda generación de aviones supersónicos de transporte. Diciembre de 1997 fue la fecha escogida por la NASA para disponer de una configuración básica, sobre la cual se aplicará en el año en curso para disponer en diciembre de su especificación técnica.

Semejante actividad forma parte del programa HSR (High Speed Research), lanzado por la NASA hace una decena de años, el cual se extenderá hasta el 2002. Boeing y McDonnell Douglas han participado extensamente en él, junto con otras industrias líderes del sector y unos 50 subcontratistas. Ahora el HSCT (High Speed Civil Transport) que debe emerger del programa, se concibe como una aeronave doble delta de 300 pasajeros de capacidad y Mach 2,4, con un alcance de 9.300 km., 340.200 kg. de peso máximo de despegue y 18.300 m. de altura de crucero.

Es la NASA, que dedica el 25% de su presupuesto anual para investigación aeronáutica en el programa HSR y sus variadas vertientes, quien permanece a la cabeza de ese enorme esfuerzo científico e industrial, cuyos beneficios se extienden mucho más allá de lo que es el diseño de un transporte supersónico. ¿Qué sucede mientras tanto en Europa? Fácil es deducirlo de los datos de AECMA, donde se reseña que en la Unión Europea se invirtieron en 1996 solo 8.000 millones de ECUs en investigación y desarrollo dentro del terreno aeroespacial, casi la mitad de los cuales salieron de las propias empresas, sin que la tendencia haya presentado síntoma alguno de modificación durante 1997. Cierto es que la DRA británica, la francesa ONERA y la alemana DLR, están apoyando las actividades de sus industrias respectivas acerca de un avión supersónico de transporte de segunda generación, pero a nivel global Europa está invirtiendo la ridícula cifra de 12 millones de dólares anuales en ese campo. Expresado de otra forma, Europa, dos de cuyos miembros más destacados se convirtieron en la cuna del primer avión supersónico de transporte de la Historia de la Aviación, ha perdido el tren de la investigación en la aviación comercial supersónica. Si en el futuro hay un sucesor del Concorde será estadounidense, salvo hecatombe o repetición de los hechos que desembocaron en 1971 en la eliminación del Boeing 2707, y llevará los nombres de la NASA y de Boeing.

La declaración de los jefes de gobierno de Francia, Alemania y el Reino Unido del 9 de diciembre, a la que nos referimos con anterioridad, expresaba también su compromiso de poner en práctica las medidas necesarias en materia de políticas nacionales, para conseguir la deseada industria aeroespacial y de electrónica de defensa europea, y hacía una llamada al resto de las naciones de Europa con industrias de esos sectores, para que procedan de idéntica forma. Esperemos que ese solemne propósito sea la vencida y no una más en la larga lista de declaraciones de intención arrojadas al cesto del olvido.

Si, para solaz y ventaja de la industria estadounidense, Europa se mueve hoy por hoy en el camino de la dejadez en su trato a la inversión en tecnología aeroespacial, no anda a la zaga en lo concerniente al transporte aéreo. Los avances en el terreno de la propulsión de las aeronaves comerciales, han supuesto que los niveles acústicos externos de sus propulsores se han reducido del orden del 75% desde principios de los 60 hasta la fecha, en una inversión tecnológica que ha costado miles de horas de trabajo y el desembolso de grandes sumas de dinero. Esa tarea ha sido seguida paralelamente por mejoras en las cámaras de combustión y en el diseño general, cuyo resultado son motores más eficientes y más limpios en cuanto a emisiones gaseosas. A pesar del incremento del tráfico aéreo durante los pasados años, la aviación comercial sólo contribuye en un 2-3% a nivel mundial a la producción de los llamados gases que contribuyen al "efecto invernadero".

A la vista de esas realidades, cabría pensar que la aceptabilidad social de los aeropuertos y del transporte aéreo ha seguido una evolución positiva con el paso del tiempo. Nada más lejos de la realidad, en especial en la Europa comunitaria y no comunitaria, donde se está retrocediendo de una forma clara.

El año recién concluido nos ha traído noticias de imposiciones de tasas arbitrarias en el aeropuerto de Zurich, de intentos de maniobras similares en Suecia y del frenazo a la puesta en vigor de unos nuevos límites acústicos en los aeropuertos de Londres inferiores a las cifras aceptadas internacionalmente, abortada por la enérgica actuación de la IATA que culminó en una decisión judicial favorable de última hora, si bien de nuevo se habla del mismo asunto, aunque se adoptaría un "formato más suave" con algunas exenciones. Incluso algún parlamentario alemán ha hablado sin el más mínimo rubor de vetar al transporte aéreo en determinadas rutas.

Continúa como asignatura pendiente, y nadie sabe por cuanto tiempo más, el asunto del control y la gestión del terreno en derredor de los aeropuertos. Políticos, ediles, ecologistas, y urbanistas pontifican con desparpajo sobre la necesidad o no de construir nuevos aeropuertos, sobre su ubicación o acerca de como y de que manera deben ser ampliados. Se trata a los aeropuertos como si fueran carpas que se pueden desmontar y cambiar de sitio en cuestión de días. Debaten todo, excepto lo que debería ser su verdadera preocupación, es decir la utilización, regulación y organización del suelo en la vecindad de los aeropuertos.

La Unión Europea, que está utilizando los argumentos ambientales como pretexto para olvidarse del transporte aéreo en sus inversiones, propuso la adopción de nuevas medidas internacionales para limitación de las emisiones de óxidos de nitrógeno, inferiores a las cifras admitidas por la OACI en su Anexo 16, durante la reciente conferencia de Kioto acerca del cambio climático. Considerada separadamente tal propuesta, y si se tiene en cuenta que los modernos aeromotores cumplen con los límites sugeridos o pueden hacerlo sin demasiados problemas, un análisis superficial incitaría a pensar que se intenta acelerar la modernización de las flotas de las compañías aéreas a nivel mundial, e incluso estimular las ventas de los aviones europeos, en particular de los que produce Airbus Industrie.

Desafortunadamente, las posturas adoptadas ante el transporte aéreo y la utilización sesgada de los argumentos ambientales en la Unión Europea, sugieren un diagnóstico distinto y algunas preguntas. ¿Se trata de establecer las bases para detraer a la OACI la potestad de establecer normas de tipo ambiental, legalizando de hecho actuaciones paralelas a niveles nacionales o comunitarios, presumiblemente más guiadas por criterios políticos que por razones técnicas? ¿Se trata de crear el ambiente propicio para justificar la imposición de tasas e impuestos al transporte aéreo? ¿Se trata de crear artificialmente argumentos para no invertir en infraestructuras aeronáuticas? ¿Se trata de controlar por vía indirecta el crecimiento del tráfico aéreo intraeuropeo? ¿Se trata del resultado de las presiones de corporaciones multinacionales relacionadas con otros sistemas de transporte? ¿Se trata de todo ello a la vez?

No deja de ser significativo y lamentable que deba ser la propia IATA, organización "privada" formada por compañías aéreas, quien esté tomando las iniciativas a la hora de estudiar soluciones para la problemática del transporte aéreo en Europa, cuando se trata de un asunto donde los primeras interesadas deberían ser las administraciones nacionales y supranacionales.

La actitud de la IATA acudiendo a los tribunales para luchar contra las arbitrariedades que afectan a sus miembros es perfectamente comprensible. Pero el problema es más profundo y debería ser atacado en sus bases. La industria del transporte aéreo ha actuado tradicionalmente con un mal disimulado complejo de superioridad, como si su prestigio técnico y económico valiera por sí sólo para contrarrestar las agresiones externas. Obviamente no es así. El transporte aéreo debe ponerse a la altura de las circunstancias. Debe hacer llegar al gran público su auténtica realidad y lo que supone para este mundo que se aproxima al tercer milenio. Debe mostrar que los aeropuertos son núcleos generadores de riqueza, puestos de trabajo y prosperidad.

Dentro de ese desalentador panorama a nivel comunitario, hay que apreciar como se merece la actitud de la Comisión Europea, que por fin en los últimos días de 1997 ha conseguido un hito fundamental para el futuro establecimiento de la EASA (European Aviation Safety Authority). Durante su reunión celebrada en Bruselas el 11 de diciembre, los ministros de transporte de la Unión Europea mostraron su acuerdo acerca de la creación de ese organismo, y decidieron establecer un grupo de trabajo que estudie el asunto, e informe sobre él, antes de que concluya la presidencia británica de la Unión Europea a final de junio de 1998.

Es una respuesta a las quejas de constructores y compañías aéreas y el reconocimiento implícito del hecho de que las actuales JAA (Joint Aviation Authorities), a las cuales la EASA sustituirá, se guían con cierta frecuencia por criterios proteccionistas o por interpretaciones interesadas de las normas, aunque injusto sería olvidar que han sentado unas bases fundamentales en el establecimiento de criterios de certificación y organización de la aviación civil europea, y que deben jugar un papel vital en la formación de la EASA.

Quedan años por delante antes de que ese organismo sea una realidad. Se habla del 2001 ó el 2002. Hay muchos obstáculos que serán difíciles de salvar, entre otros los sectarismos y los nacionalismos. Pero incluso el más largo de los caminos se inicia con un sólo paso, y ese ya ha sido dado. ■



Los reactores regionales precisan rebajar sus precios. (J. A. Martínez Cabeza)

Compañías comerciales españolas en 1997

JOSÉ MANUEL SANTANER BOSCH

DE nuevo, desgraciadamente, el año que ha finalizado ha venido marcado por la desaparición de varias compañías comerciales españolas, en concreto, dos de ellas han dejado de operar y una no llegó a empezar sus operaciones, incluso habiendo recibido su primer avión. En diciembre de 1.996 llegaba al Aeropuerto de Palma de Mallorca el primer B.727 para LÍNEAS AÉREAS CANARIAS, pero finalmente, en febrero siguiente, dicho avión (matriculado EC-GKL) fue devuelto a la compañía propietaria sin haber llegado a realizar vuelo comercial alguno, al no recibir la correspondiente autorización por parte de la Dirección General de Aviación Civil. Por otra parte, AIR TRACK, compañía cuyos orígenes se encontraban en la aviación de carga (como AIR TRUCK), en 1.995 comenzó a operar vuelos comerciales de transporte de pasajeros bajo los nombres de LÍNEAS AÉREAS NAVARRAS y LÍNEAS AÉREAS GUIPUZCOANAS, dejando de operar ambas durante el mes de noviembre último.

Afortunadamente, hay que destacar la aparición durante 1.997 de AIR PLUS COMET. Asimismo, se han asentado dos importantes proyectos en el marco de la Aviación Regional. Por una parte, CANARIAS REGIONAL AIR, que inició sus operaciones a finales del año 1.996 bajo franquicia de AIR EUROPA (operando como AIR EUROPA EXPRESS), ha alcanzado una flota de 8 aviones British Aerospace ATP. Asimismo, AIR NOSTRUM, compañía con sede en Valencia formada en 1.994, ha firmado otro acuerdo de franquicia, esta vez con IBERIA, operando desde el pasado 12 de mayo como IBERIA REGIONAL con sus 13 Fokker 50 de que dispone actualmente.

En cuanto a las compañías nacionales pertenecientes al Grupo Iberia, AVIACO, BINTER CANARIAS, BINTER MEDITERRÁNEO, VIVA Air y la propia IBERIA, han mantenido su normal actividad, excepto que desde el verano las operaciones del grupo se han unificado, y desde el 26 de octubre AVIACO y AIR NOSTRUM vuelan con códigos de IBERIA, integrándose las redes, flotas y programación. Por otra parte, en cuanto a las flotas de las mismas, AVIACO se ha mantenido con el mismo número de aviones (19 DC-9-30 y 13 MD.88), mientras que IBERIA ha recibido a finales de año dos nuevos A.340-300 (modelo del que ahora posee seis unidades, teniendo pendientes de entrega otras dos) y ha alquilado diversos aviones de otras compañías españolas durante el último trimestre del año (tres B.757 de AIR EUROPA y un A.320 de BCM), mientras que desde principios de verano ha alquilado varios Boeing B.747 y Lockheed L.1011 Tristar de compañías extranjeras para atender demandas puntuales de trafico; también, dos DC-9 operados por BINTER



Desde mayo de 1.997 los aviones Fokker F.50 de la compañía Air Nostrum lucen en sus colas el logotipo de IBERIA, después de alcanzar un acuerdo de franquicia ambas compañías y operar como IBERIA REGIONAL/AIR NOSTRUM.

ANEXO 1 - FLOTAS COMPAÑÍAS ESPAÑOLAS (SITUACIÓN 01.11.97)

COMPAÑÍA	FLOTA	AVOS (1)	COMPAÑÍA	FLOTA	AVOS (1)
AIR EUROPA	12 B.737-300 6 B.737-400 7 B.757-200 (2) 2 B.767-200	27	IBERIA	6 A.300B4 22 A.320-200 (5) 5 A.340-300 28 B.727-200 8 B.747-200 (6) 8 B.757-200 (7) 3 DC-8F 6 DC-9-30 24 MD.87 4 DC-10-30 1 L.1011 (8)	115
AIR EUROPA EXPRESS	8 Bae ATP	8			
AIR NOSTRUM	13 Fokker 50 2 ATR.42 (3)	15			
AIR PLUS COMET	2 A.310	2			
AVIACO	19 DC-9-30 13 MD.88	32	L.T.E.	3 B.757-200	3
B.C.M.	2 A.320 (4)	2	PAUKNAIR	2 Bae 146	2
BINTER CANARIAS	7 ATR.72 2 DC-9-30	9	REGIONAL L.A.	1 SAAB 340B	1
BINTER MEDITERRÁNEO	4 CN.235	4	SPANAIR	2 B.767-300 17 MD.82/83 2 MD.87	21
FUTURA	8 B.737-400	8	VIVA AIR	9 B.737-300	9

(1) Los aviones alquilados entre compañías españolas figuran el cómputo de cada compañía arrendadora.

(2) Tres B.757 alquilados a Iberia.

(3) Alquilados de Air Sicilia (Italia) e Islandsflug (Islandia).

(4) Un A.320 alquilado a Iberia.

(5) Más un avión alquilado de BCM Airlines.

(6) Un avión alquilado de Air Atlanta (Islandia).

(7) Más tres aviones alquilados de Air Europa.

(8) Alquilado de Aer Turas (Irlanda).

CANARIAS propiedad de IBERIA, han sido devueltos a esta. Esta última compañía de vuelos regionales en el archipiélago canario también ha retirado de servicio los cuatro CN.235 que operaba, encargando tres aviones ATR.72 (de los que ya poseía seis unidades de este modelo), recibiendo el primero de ellos en octubre pasado. Hay que hacer constar que en enero de 1.997 suspendió operaciones la venezolana VIASA, controlada desde hacía algún tiempo por el Grupo Iberia. En julio de 1.997 se anunciaba la formalización de un acuerdo comercial entre IBERIA, BRITISH AIRWAYS y AMERICAN AIRLINES, incluyendo en un futuro próximo las operaciones



La flota de la compañía comercial española más joven, AIR PLUS COMET, se compone de dos Airbus A.310, utlizados fundamentalmente en rutas transatlánticas, el primero de los cuales lo recibió a finales de febrero de 1.997.



La compañía FUTURA opera en verano una flota de ocho Boeing B.737-400, cuatro de los cuales son alquilados fuera durante los meses de invierno.



AIR TRACK, que se encargaba de las operaciones de las compañías LÍNEAS AÉREAS NAVARRAS y LÍNEAS AÉREAS GUIPUZCOANAS, operando en total tres aviones ATR.42, cesó operaciones el día 1 de noviembre de 1.997.



PORTUGALIA AIRLINES recibió su primer Embraer EMB.145 en mayo de 1.997, comenzando a operar con los mismos varias rutas desde Lisboa y Oporto a diversos aeropuertos españoles, como Valencia, Palma de Mallorca y Gran Canaria.

de vuelos con código compartido y el intercambio de una cierta cuota accionarial entre ellas.

En el mercado privado, además del citado acuerdo de AIR NOSTRUM, las compañías que operaban vuelos regulares, AIR EUROPA y SPANAIR, han consolidado y expandido sus redes, añadiendo varios destinos nacionales e internacionales. La primera de ellas ha alcanzado un acuerdo comercial con la estadounidense TWA para sus vuelos a EE.UU. Asimismo, la compañía FUTURA inició en mayo sus operaciones regulares, al comenzar a volar la ruta Palma de Mallorca-Londres, dejada vacante primero por CENTENNIAL AIRLINES (suspendió operaciones en octubre de 1.996) y, desde principios del año pasado, por la propia IBERIA. Estas tres compañías citadas anteriormente (AEA, SPP y FUA), las mayores en este segmento, han llegado a operar en diversas fases del año un total de 27 aviones por parte de AIR EUROPA; 21, SPANAIR; y hasta ocho aviones FUTURA (ver Anexo 1).

La cuarta compañía comercial privada española, LTE, se ha mantenido estable con sus tres B.757, operando casi en exclusiva vuelos para la compañía matriz LTU (Alemania). Mientras, BCM AIRLINES, que recibió su primer A.320 en noviembre de 1.996, ha llegado a operar hasta tres aviones del mismo modelo en diversas épocas del año.

La principal novedad del año 1.997 ha venido marcada por la aparición de la compañía AIR PLUS COMET, surgida a raíz de la suspensión de operaciones en diciembre de 1.996 de la compañía OASIS, recibiendo su primer A.310-300 en febrero (actualmente opera con dos), volando fundamentalmente rutas a América. Su mayor accionista es el Grupo Marsans.

El resto de compañías, que operan rutas regionales, PAUKNAIR y REGIONAL LÍNEAS AÉREAS se han mantenido estables durante 1.997. PAUKNAIR sigue operando dos reactores Bae.146 desde Melilla a diversos puntos de la Península y ciertas rutas dentro de ella y a las Islas Canarias. Mientras, REGIONAL LÍNEAS AÉREAS ha operado dos aviones SAAB 340 (uno de ellos accidentado en Oporto en el mes de agosto último). ■

Cosecha espacial 1997: excelente

DAVID CORRAL HERNANDEZ



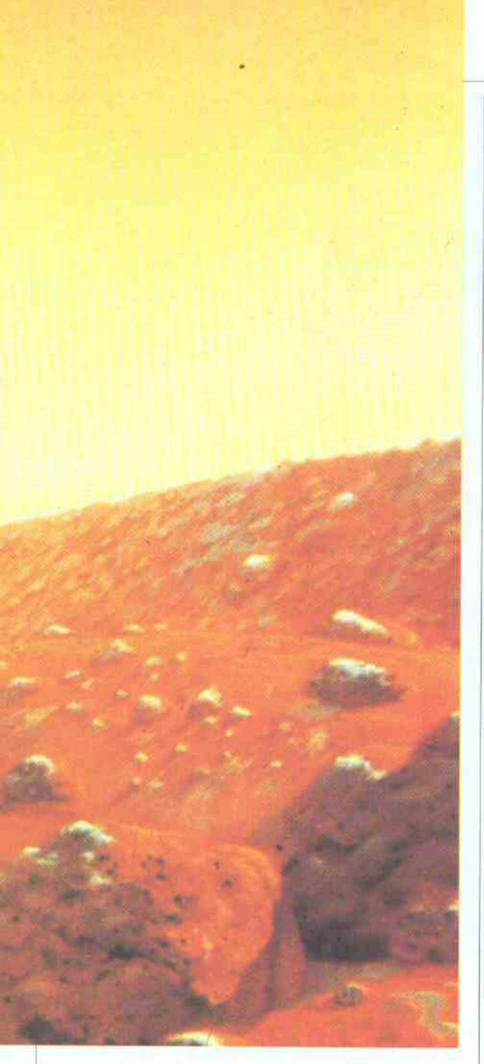
EL 4 de octubre se cumplieron 40 años de exploración espacial, una actividad iniciada en 1957, cuando un pequeño satélite soviético, de 58 cm. de diámetro y 83 kg. de peso, era lanzado desde Baikonur. La conmemoración del primer "Sputnik" se ha unido a la de los veinte años de Voyager y a logros como los obtenidos en Marte, la continuidad de ISO y Galileo, el éxito de Ariane 5, el español con el lanzamiento del primer "Minisat" y el de otras muchas misiones internacionales, que han hecho posible que el año finalizado haya sido calificado como excepcional, pese a los quebraderos de cabeza casi constantes que ha causado la estación MIR.

MIR, LA ESTACION TIENE YA FECHA DE CADUCIDAD

La estación rusa, que hasta el presente ha acumulado más de 1.450 incidentes, 60 de ellos jamás solucionados, fue diseñada para operar cinco años y lleva 11 en órbita. Desde que fue lanzada el 20 de febrero de 1986, se le han añadido progresivamente módulos científicos: "Kvant" I y II (sistemas de soporte de vida e instrumental astronómico), "Cristal" (experimentos espaciales), Priroda (estudios climáticos) y "Espectro" (ciencias de la vida, teleciencia, control de radiación y contaminación, energía para la estación).En 1997, la Agencia Espacial Rusa ha puesto fecha final para la MIR. Será en 1999 y, a partir de su desalojo, se la dejará flotar en el espacio a su suerte.

El 12 de enero, MIR recibió la primera de las visitas previstas. Atlantis llevó a cabo el 5º encuentro con MIR el día 15. En su tripulación volaba Jerry Linenger, quien permaneció cuatro meses y medio junto a Valeri Korzun y Alexander Kaleri en la estación rusa, reemplazando a John Blaha. Atlantis regresó a tierra el día 22.

En la noche del 23 de febrero se inició la serie de accidentes que han hecho desgraciadamente famosa a la MIR, con un pequeño incendio en una unidad de filtrado de aire que obligó a los seis cosmonautas a bordo a utilizar máscaras para evitar las emanaciones nocivas. En la estación se encontraban los cosmonautas rusos Valeri Korzun, Alexander Kaleri, Vasily Tsibliyev y Alexander Lazutkin, llegados en el vuelo Soyuz TM-25 del 10 de febrero, junto al alemán Reinhold Ewald,y el astronauta americano Jerry Linenger. El alemán, octavo que sale al espacio en una misión para la que su país aportó 60 millones de dólares, permaneció 20 días en la estación realizando investigaciones geofísicas, astrofísicas, medioambientales y estudios médicos. Regresó a tierra con Korzun y Kaleri. Después del incendio en el módulo Kvant-1, el 7 de marzo fallaron los generadores de oxígeno y se tuvo que recurrir a los cartuchos de oxígeno de emergencia. La na-



El 4 de julio se posaba en el suelo de Marte la sonda "Mars Pathfinder" con el robot móvil "Sujourner".

ve de carga rusa Progreso M-34 llevó a la MIR, el 8 de abril, piezas para reparar los sistemas averiados y nuevos cartuchos de oxígeno.

El mes de abril fue pródigo en nuevos problemas para la MIR. Una fuga de sustancias tóxicas del sistema de climatización provocaba elevada humedad, altas temperaturas y riesgos para la tripulación. Lazutkin sufrió inflamación y una reacción alérgica. El 29 de abril Jerry Linenger inició una misión extravehicular científica en compañía de Tsibliev. En esta operación, de 5 horas y 18 minutos, se utilizaron las nuevas escafandras Orlán-M.

El miércoles 25 de junio el futuro de la MIR sufrió un duro revés tras su choque con la nave automática "Progreso M-34". Los tripulantes estaban realizando maniobras manuales mediante el sistema "Toru" cuando "Progreso", que no estaba bien alineada, rozó el módulo "Espectro" y dañó uno de los cuatro paneles solares principales. La grieta producida en el fuselaje del módulo provocó su despresurización y debió ser aislado del resto, operación en la que se desconectó el cable que lleva la corriente de esos paneles solares a la estación, reduciendo el suministro energético. El día 27, "MIR" quedó descontrolada y a la deriva durante una hora por fallo de su sistema informático. La estación recuperó la estabilidad en el suministro eléctrico el 28. El 2 de julio nueva fuga y, al día siguiente, avería de los giróscopos que mantienen la alineación de MIR con el Sol. El día 5 se envió el "Progreso M-35" con más de dos toneladas de carga, objetos personales, materiales y equipos técnicos. El 14, Tsibliev, con 10 años de experiencia y más de 200 días a bordo de "MIR", sufre estrés y arritmias cardiacas, comienza a tomar sedantes y otros medicamentos. Tres días después, cuando Tsibliev intentaba desconectar los equipos científicos, soltó por error el enchufe que une el tablero de mandos a los ordenadores de "MIR", produciendo una fuerte caída de la tensión que desconectó el sistema "Electrón" que renueva el aire, la pérdida de orientación y la descarga de las baterías. El 22 de julio se informó que los dos tripulantes rusos serían interrogados a su regreso para conocer sus responsabilidades, asunto del que finalmente fueron exculpados, incluso premiados, por el propio presidente ruso Boris Yelstin.

El 5 de agosto despegó desde Baikonur "Soyuz TM-26" con 40 kg. de pastillas generadoras de oxígeno, herramientas y la tripulación de refresco, Anatoli Soloviov y Pavel Vinogradov. Los problemas continuaban: no funcionaba el sistema de generación de oxígeno, averiado desde hace más de un mes, y se continuaba quemando pastillas de oxígeno, un sistema auxiliar idéntico al utilizado en los submarinos. La estación tenía reservas de pastillas para 70 días y agua para 8 semanas. Lazutkin y Tsibliev regresaron el 14 de agosto. La racha de calma duró poco. El día 17, antes del acoplamiento de "Progreso M-35", hubo un aviso de accidente motivado por la introducción de datos erróneos por los técnicos de tierra. El ordenador rechazó la información y abortó el procedimiento automático. En esa jornada, además, falló el ordenador central. "MIR" volvió a perder su orientación el día 18, reduciéndose el suministro eléctrico y dejándose activos sólo los instrumentos imprescindibles. El día 25, cuando habían reparado gran parte del sistema de generación de energía, falló el generador de oxígeno activo por sobrecalentamiento, averiándose también por primera vez el sistema alternativo.



Entrenamientos en tierra de dos astronautas rusos encargados de reparar la MIR.

El 6 de septiembre se produjo una salida de seis horas, sin suerte, de Foale y Soloviov para encontrar los desperfectos en el exterior del módulo Espectro. El día 11 la tripulación limpió el módulo Priroda, lleno de humedad y moho tras la colisión, recolectándose varias plantas de semillas nacidas en el espacio. El 15 la sorpresa fueron los restos a la deriva de un satélite espía norteamericano, que pasaron a menos de 500 metros de la estación. El día 20 el astronauta de NASA Michael Foale, fue propuesto como "Héroe de Rusia" y el 22 nuevo fallo, el tercero en tres semanas, del ordenador central. El día 23 la tripulación ajustó la orientación de la estación y reparó el ventilador que expulsa el dióxido de carbono de la MIR, al tiempo que EE.UU. mantenía y ratificaba su colaboración con Rusia en materia espacial. El transbordador llegó, en perfectas condiciones y lleno de buenas noticias, el día 27.

El miércoles 1 de octubre Titov y Parazynski dieron un paseo espacial de unas cinco horas para recoger los resultados del experimento MEEP e intentar, en vano, encontrar los desperfectos en el módulo Espectro. Se cambió el ordenador central por uno logrado mediante el ensamblaje de piezas de tres unidades distintas(modelos Salut-58 fabricados en los 80). El 5 Rusia lanzaba otro carguero Progreso, con suministros para concluir los trabajos de reparación y un ordenador central nuevo. El transbordador Atlantis, tras desacoplarse de la estación, dio varias vueltas alrededor del módulo despresurizado para localizar la fisura. El día 20 los cosmonautas Soloviov y Vinogradov dieron un paseo de seis horas y media, haciendo reparaciones que permitieron aumentar el suministro eléctrico de la estación en un 30%, pero tampoco pudieron reparar los agujeros que mantienen al modulo Espectro fuera de servicio. El 25 Rusia comunicó que el fin de la estación se producirá en 1999, cuando, en teoría, ya se encuentre en funcionamiento la Estación Espacial Internacional.

Noviembre empezó con el montaje de un nuevo sistema de regeneración de aire "Vozduj". En el paseo del día 4, que duró poco más de seis horas, los cosmonautas Soloviov y Vinogradov realizaron con éxito el desensamblaje de un nuevo panel solar del módulo Kvant. Los cosmonautas aprovecharon la salida para celebrar los 40 años de historia espacial con el lanzamiento al espacio de una réplica del Sputnik-1. El 6 de noviembre, en otro paseo espacial, los cosmonautas instalaron definitivamente el panel solar. Pérdidas de orientación, fallos del ordenador central, averías, sustos y muchas noticias, pocas de ellas buenas, han sido la constante hasta los primeros días de 1998. ¿Cerrarán la puerta?.



ESA y NASA firmaron el 5 de marzo un acuerdo por el cual la Agencia Europea suministrará ... cial Internacional a cambio del lanzamiento del módulo laboratorio europeo por un transbordador

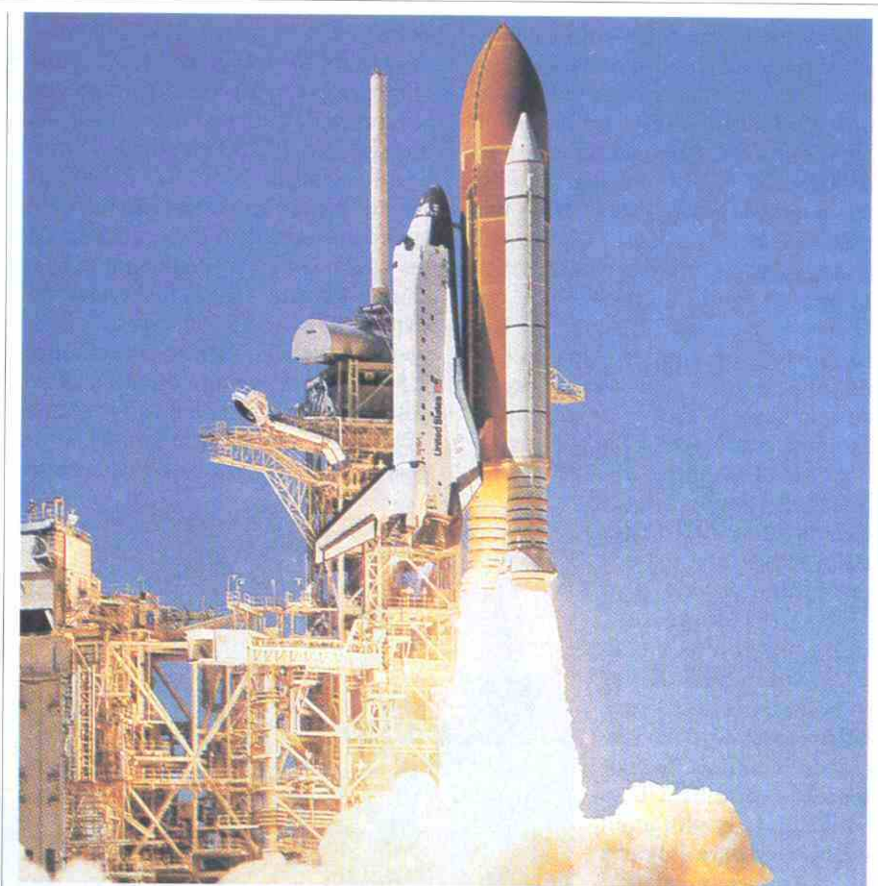
LA ESTACION ESPACIAL INTERNACIONAL YA ESTA EN MARCHA

El primer vuelo para montar la estación se producirá a finales de 1998, con una gran demora sobre lo previsto por las dificultades rusas, aunque se ha conseguido que este país mantenga su participación tras inyectar dinero con un nuevo crédito de 140 millones de dólares, a los que se deben añadir otros 122 aportados por bancos rusos con el aval del Estado. A pesar de las constantes manifestaciones rusas, NASA mantiene activos dos costosos programas alternativos. Uno de ellos es la fabricación del Módulo Intermedio de Control, MIC, que podría ser orbitado para reemplazar provisionalmente al módulo de servicio ruso. El otro es la modificación del primer elemento a lanzar, el módulo de energía, para que sea posible su reabastecimiento en órbita. NASA anunció que detraerá 300 millones de dólares de los presupuestos asignados a vuelos tripulados para hacer frente a las nuevas necesidades de la estación. Este proyecto ha revitalizado notablemente las misiones de los transbordadores, que realizarán 28 vuelos para la Misión Alfa.

ESA y NASA firmaron el 5 de marzo un acuerdo por el cual la Agencia Europea suministrará equipo adicional y servicios a la Estación



...equipo adicional y servicios a la Estación Espa- ...norteamericano.



Atlantis, que llevaba a bordo siete tripulantes y 2.700 kilogramos de carga, batió el record de carga llevada a la estación rusa el 15 de mayo.

Espacial Internacional a cambio del lanzamiento del módulo laboratorio europeo por un transbordador norteamericano. ESA suministrará dos partes fundamentales de la estación, los nodos 2 y 3 y varios elementos avanzados. El primero sería lanzado a comienzos del 2000 y el segundo dos años más tarde. El módulo laboratorio europeo, denominado Instalación Orbital Colón, será lanzado sin cargo en un vuelo del transbordador espacial entre finales de 2002 y comienzos de 2003.

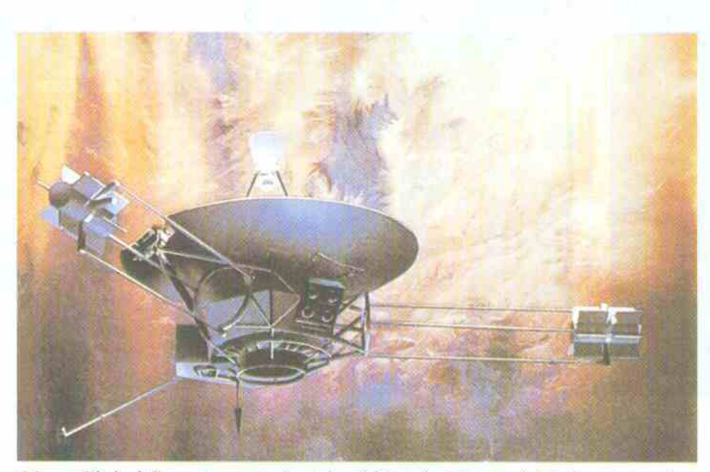
EL SUSTITUTO DE LOS TRANSBORDADORES VOLARA PRONTO

NASA ha dado luz verde al proyecto que sustituirá a los actuales transbordadores. Se trata de un prototipo llamado X-33 que puede hacer su primer vuelo de prueba en 1999. En este proyecto se van a invertir 120.000 millones de pesetas hasta la fecha de la primera prueba. La construcción de esta nave, diez veces más segura que las actuales, fue otorgada a la empresa norteamericana Lockheed-Martin, hecho que quizá suponga un primer paso hacia la privatización de todo el sector aeroespacial norteamericano, en el que la NASA tiene un papel más que principal. En el 2005 está previsto que ya exista una nave definitiva, la Venture Star.

El papel de los transbordadores norteamericanos, después del accidente del Columbia, vuelve a tomar una importancia decisiva, pues a las acciones habituales, como las de puesta en órbita de satélites, reparación de los ya existentes o meras investigaciones, se han sumado la de enlace con MIR y, en un futuro muy cercano, la participación activa en el montaje y mantenimiento de la Estación Internacional. Entre otros trabajos, la flota de transbordadores realizó en 1997 la segunda misión de servicio al telescopio espacial Hubble, el 11 de febrero. En esta misión de casi diez días se procedió a reparar y mejorar el sistema que los científicos consideran "la joya de la corona" en la exploración del Universo. Hasta que Hubble fue soltado el día 20, se reemplazaron o instalaron nuevos 11 instrumentos. El vuelo STS-83 del "Columbia", iniciado el 3 de abril, volvió a tierra antes de lo previsto tras cuatro días en órbita. El mal funcionamiento de uno de los tres generadores de energía, detectado poco después del despegue, fue el responsable de esta incidencia y, por razones de seguridad, no se quiso continuar con la misión.

El 15 de mayo despegó la misión STS-84, destinada a ensamblarse nuevamente con la estación espacial rusa en la sexta operación de este tipo. Atlantis, que llevaba a bordo siete tripulantes y 2.700 kilogramos de carga, no sólo batió el record de carga llevada a la estación, sino también el de material traído a tierra, con más de una tonelada que incluía experimentos y equipo sustituido.

Durante los meses de julio y agosto se llevaron a cabo dos nuevas misiones de transbordadores norteamericanos. El 2 de julio despegó la misión STS-94, el 84º vuelo de un transbordador y el 23º del Columbia, para llevar a cabo 33 experimentos en una misión científica con el laboratorio de ciencias de microgravedad MSL-1. El 7 de agosto partió STS-85, con "Discovery" en su 23º vuelo. El lanzamiento estaba previsto para el 17 de julio, pero se demoró con objeto de reintentar la misión de Columbia. Su tarea fundamental fue soltar y recuperar el satélite alemán "Crista-Spas", destinado a estudiar la zona intermedia de la atmósfera, así como probar equipo para "Alfa". El 26 de septiembre Atlantis partía en el vuelo STS-86 camino de la estación rusa MIR con el objetivo oficial de "continuar la cooperación entre EE.UU. y Rusia en la exploración espacial y para llevar a cabo un paseo espacial conjunto". Era la séptima de las nueve misiones del transbordador a la estación y cuarta en la que se intercambia un astronauta americano entre ambos vehículos.


Mars Global Surveyor entró en la órbita de Marte el 11 de septiembre después de recorrer 250 millones de kilómetros en diez meses.

El 25 de noviembre el Columbia rescató "a mano" el satélite norteamericano de investigación solar Espartano, que estuvo girando fuera de control en el espacio después de que la propia nave lo pusiera en órbita.

BUENAS PERSPECTIVAS PARA NASA

La administración norteamericana aprobó para NASA un presupuesto de 13.500 millones de dólares para el año fiscal 1998. El proyecto es irlo reduciendo en los ejercicios posteriores hasta estabilizarse en 13.200 millones a partir del año 2000. Esta cantidad permitirá afrontar el programa de la nueva estación espacial, así como llevar adelante programas de astronomía y exploración automática de planetas y satélites del Sistema Solar. La transferencia del mantenimiento de los transbordadores a una empresa externa y otras medidas de reducción de personal han dejado sus efectivos en 19.793 empleados, frente a los 25.000 de 1992. El presupuesto para ciencia, aeronáutica y tecnología será de 5.642 millones, de los cuales 1.417 se dedican a la Misión al Planeta Tierra, incluyendo el sistema de observación terrestre. Para apoyo a las misiones se contará con 2.594. Los proyectos científicos se potencian dentro del nuevo programa "Orígenes", que desarrollará tecnologías para experimentos de bajo coste destinados a explorar cuerpos del Sistema Solar. También con la misma filosofía, se llevarán adelante los programas "Descubrimiento", para misiones planetarias; "Explorador", para astronomía y "Nuevo Milenio", para microsondas. Los proyectos incluyen un explorador a Marte, que traiga muestras, en 2005; dos misiones a ese planeta cada dos años y, a partir de 2002, una misión a un planeta lejano.

Dentro de "Orígenes" se construirá el Telescopio Espacial en Infrarrojo, SIRTF, proyecto que estaba en peligro, y el telescopio espacial sustituto de "Hubble".

HUYGENS-CASSINI DE CAMINO AL ÉXITO

El 15 de octubre a las 10:43 GMT, después de varios retrasos por problemas técnicos y atmosféricos, se lanzó desde Cabo Cañaveral la sonda Huygens-Cassini, una cooperación ESA-NASA con destino a Saturno. En el 2004 la sonda Huygens, de la Agencia Espacial Europea, se separará de la nave norteamericana Cassini, cerca de Saturno, para estudiar la atmósfera de Titán, la luna más grande de éste planeta. Uno de los instrumentos que lleva la misión a bordo, HASI (Huygens Atmospheric Structure Instrument) para el estudio de las propiedades físicas de la atmósfera y suelo de Titán, ha sido diseñado por el Instituto de Astrofísica de Andalucía (IAA, CSIC) y fabricado en nuestro país. Otras empresas como CASA, Sener y Technológica han participado también en la construcción de la nave. Huygens forma parte del programa científico de ESA "Horizontes 2000" y será la misión de ESA que alcanzará mayor distancia respecto al Sol, 1.400 millones de kilómetros.

EL VECINO MARTE

A las 17:07 GMT del 4 de julio se posaba en el suelo de Marte la sonda "Mars Pathfinder" con el robot móvil "Sujourner". Superados pequeños incidentes y dificultades en la comunicación entre el pequeño todoterreno y la sonda, inmediatamente se empezaron a recibir en la Tierra las primeras imágenes del entorno en que se ha posado el equipo. Después de sorprender incluso a los más optimistas con una vida operativa tres veces superior a la prevista y con millones de datos enviados, la Misión Mars Pathfinder dijo definitivamente adiós a finales de 1997, después de un mes sin apenas comunicaciones con el control en tierra. Algunos especialistas esperan que la próxima primavera marciana, con mejores condiciones climáticas en el planeta, Pathfinder pueda volver a dar señales.

El 11 de septiembre, Mars Global Surveyor entró en la órbita de Marte después de recorrer 250 millones de kilómetros en diez meses. Seis días

después, a una velocidad de 25.000 km./hora, comenzó la fase de aerofrenado y detección de campo magnético alrededor de Marte. Cuando estaba a 1.550 kms. de Marte utilizó un propulsor durante 25 minutos para ser capturada por la atmósfera del planeta y después, en una órbita muy baja y muy elíptica por la que ha pasado 150 veces, frenó su velocidad hasta menos de 1 kilómetro por segundo gracias a la fuerte resistencia del ambiente local. La única experiencia anterior en la que se utilizó esta técnica de frenado, con éxito, fue la sonda Magallanes en Venus. El 4 de octubre la sonda detectó un cañón de enormes dimensiones, con casi cinco kilómetros de profundidad e indicios que hacen suponer la antigua existencia de un océano donde ahora se encuentra el Valle Marineris, con una extensión similar a la del desierto del Sahara. Hasta marzo de 1998, por problemas en el aerofrenado, no estará en su posición definitiva una órbita polar a 400 kilómetros de altura sobre el planeta y de 120 minutos de duración en una trayectoria diferente en cada una de las pasadas. Su trabajo de cartografiado de la superficie marciana, análisis del suelo y geología del planeta se prolongará durante un año marciano, 687 días, y permanecerá activa hasta que se agote el combustible o fallen sus componentes.



El segundo lanzamiento oficial de la nueva generación de cohetes europeos Ariane tuvo lugar, con éxito, el día 30 de octubre.

EUROPA: SEGUNDAS PARTES SI FUERON BUENAS

El 16 de junio dio comienzo en Kourou (Guayana francesa) la campaña de lanzamiento para la segunda misión de "Ariane 5", 502, incluyendo la integración de su carga útil: dos plataformas tecnológicas, "Maqsat" H y B y dos satélites "Teamsat", con cinco experimentos tecnológicos europeos, y "Amsat P3D", satélite internacional de radioaficionados. El segundo lanzamiento oficial de la nueva generación de cohetes europeos Ariane tuvo lugar el día 30 de octubre. Los primeros datos y análisis recibidos indicaron que todo funcionó a la perfección. Las plataformas con equipos de investigación y el microsatélite fueron situados en órbita sin incidentes.

El lanzamiento número 100 del Ariane 4 se produjo sin problemas el 23 de septiembre. Hasta el momento este vector ha puesto en órbita más de 150 satélites, lo que ha llevado a Ariane a ser el principal lanzador mundial, con una cuota de mercado superior al 60% y un volumen de negocio de 33.000 millones de dólares. Ariane 4, los vectores más fiables y con mejores resultados hasta el momento, se seguirán utilizando hasta el 2001 como mínimo, mientras se intenta poner en funcionamiento la serie 5, que casi dobla la capacidad de carga.

En otro ámbito, España ha manifestado a ESA su protesta por la nueva estrategia industrial de la Agencia, ya que considera que vulnera el estatuto de este organismo multinacional europeo. España fue el único socio de ESA que votó en contra del acuerdo adoptado el 4 de marzo en la reunión ministerial de la Agencia celebrada en París.



Miguel López Alegría, asignado a la tercera misión del transbordador para el programa de montaje de la estación Alfa, STS-92, volverá al espacio a comienzos de 1999.

El representante español consideró que los nuevos acuerdos rompen el mecanismo por el que se garantizaba un retorno industrial equivalente a lo aportado por cada país a ESA, con el perjuicio correspondiente para las empresas españolas del sector espacial. La nueva estrategia de ESA apuesta por la competitividad y la creación de grandes grupos industriales eu-



El lanzamiento del Minisat-01, el 21 de abril, es el primero que se realiza desde esta zona del Atlántico.

ropeos en el sector aeroespacial, que actuarían como contratistas principales ante la Agencia. Prevé un plazo de tres años para que los países se adapten al nuevo sistema y busca fortalecer la participación europea en el mercado mundial.

ESPAÑA, CADA VEZ MAS PRESENTE EN EL ESPACIO

El 21 de abril España volvió por la puerta grande a la actividad espacial con el lanzamiento con éxito de "Minisat-01", producido por el INTA. Previamente, el 13 de febrero había llegado a Torrejón el avión Tristar con el lanzador Pegaso suspendido de su fuselaje, tras reconocer sobre aguas de Canarias la zona donde debía realizar la suelta. El lanzamiento se desarrolló normalmente. El Lockheed de OSC ascendió en espiral hasta los 11.000 metros y soltó el cohete de tres etapas que insertaría en órbita al satélite. En su segundo paso sobre Canarias se confirmó que había desplegado los 4 paneles solares y que los sistemas funcionaban con normalidad. El lanzamiento es el primero que se realiza desde esta zona del Atlántico y también la primera ocasión en que el lanzador Pegaso lleva a cabo una misión fuera de EE.UU. Minisat permanecerá dos años activo en una órbita circular de 585 Kms de altitud y 151º de inclinación, realizando diariamente 14,9 giros a la Tierra.

A partir de la situación en órbita se iniciaron todos los trabajos y la explotación de los tres experimentos científicos y uno tecnológico embarcados.

Por otra parte, a finales de junio la sociedad Hispasat presentó el "Hispasat 1-C", que se convertirá en su tercer vector en órbita a partir de finales de 1999. Su tecnología será muy similar a los anteriores, al igual que la participación de la industria nacional en su fabricación. El nuevo Hispasat pesará casi tres toneladas y dispondrá de 22 transpondedores por los que transmitirá más de 100 canales de televisión digital durante sus 15 años de vida. Telefónica, accionista de Hispasat, y Vía Digital, quieren que se dedique casi en exclusiva a la transmisión de televisión digital más allá de nuestras fronteras, para dar cobertura a otras áreas geográficas del mundo y así poder competir en los mercados audiovisuales mundiales con distribuidores vía satélite como Astra o Eutelsat.

El astronauta español Pedro Duque, de la Agencia Europea del Espacio, viajará en octubre de 1998 como miembro de la tripulación de la misión STS-95 del transbordador Columbia. Duque estará en órbita durante diez días como ingeniero en una misión científica y será el único representante de la ESA en la nave.

También tendrá una segunda oportunidad Michael López Alegría, asignado a la tercera misión del transbordador para el programa de montaje de la estación Alfa, STS-92, prevista para comienzos de 1999, con la tarea de realizar dos de las cuatro misiones extravehiculares en las que se integrarán piezas de la estación internacional.

Asimismo, NASA seleccionó a los científicos españoles Javier de Felipe y Luis Miguel García Segura, del CSIC, para participar en un proyecto en el que se pretenden estudiar los efectos que se producen en el espacio sobre el cerebro humano. Esta es la primera ocasión en la que científicos españoles colaboran con NASA en este ámbito de investigación. ■

El astronauta español Pedro Duque -dcha-, de la Agencia Europea del Espacio, viajará en octubre de 1998 como miembro de la tripulación de la misión STS-95 del transbordador Columbia.

XI CAMPEONATOS DEPORTIVOS DE ACADEMIAS MILITARES

ENTRE LOS DIAS 3 Y 7 de noviembre, se celebraron en la Escuela Naval Militar los XI Campeonatos Deportivos de Academias Militares. Estos campeonatos se celebran cada dos años, y de forma rotatoria, entre las academias generales de los Ejércitos de Tierra y Aire y la citada Escuela Naval Militar.

La delegación de la Academia General del Aire, estaba compuesta por un total de 125 personas (16 profesores y entrenadores y 109 alumnos) al mando del general director.





Las distintas pruebas deportivas, fueron muy emocionantes y se desarrollaron con gran brillantez, mostrándose el alto grado de preparación de los alumnos participantes de los tres centros de enseñanza; las distintas modalidades deportivas en las que se compitió fueron: atletismo, natación, voleibol, baloncesto, balonmano, fútbol-sala, triathlón, pentathlón, tenis, tiro (con arma larga y corta), patrullas militares, orientación militar, judo y vela. Esta Academia consiguió un total de 9 medallas de oro, 8 de plata y 23 de bronce.

En la ceremonia de clausura, el general director de la Academia General del Aire, Luis Ferrús Gabaldón, recibió de manos del capitán de navío, comandante-director de la Escuela Naval Militar, Enrique Valdés Santana, el testigo de los futuros campeonatos, simbolizado con la entrega de la bandera de los mismos, hecho que refleja la celebración de los XII campeonatos de academias militares para el año 1999, en la Academia General del Aire.

VISITA DE LOS CABALLEROS/DAMAS ALUMNOS DE NUEVO INGRESO AL AYUNTAMIENTO Y MUNICIPIO DE SAN JAVIER

EL DIA 11 DE NOVIEMBRE se realizó la ya tradicional visita que de forma oficial realizan los caballeros/damas alumnos de nuevo ingreso, y en este caso pertenecientes al curso 1997/98, al Municipio de San Javier.

La delegación de esta Academia estaba compuesta por el general director, Luis Ferrús Gabaldón, al que acompañaban 8 profesores y 89 caballeros/damas alumnos.

La delegación, después de realizar una ofrenda al Patrón de San Javier en la iglesia parroquial, se desplazó al Ayuntamiento donde fueron recibidos por el alcalde, José Ruiz Manzanares y corporación municipal. El alcalde se dirigió a los citados alumnos, augurándoles los mayores éxitos de su etapa por San Javier.



El general director agradeció en nombre de la A.G.A. todas las atenciones recibidas por parte del alcalde y su corporación, destacando el ambiente de amistad y cordialidad que reina siempre en las visitas que a ese Ayuntamiento se realizan.

La visita oficial continuó con un recorrido por la villa, donde los alumnos visitaron el museo de Belén, polideportivo, etc..., finalizando la misma con la visita al auditorio y parque "Almansa", donde el Ayuntamiento de San Javier ofreció una copa de vino a todos los asistentes.



VISITA DE S.A.R. EL PRINCIPE DE ASTURIAS AL EVA 10

EL DIA 12 DE NOVIEMBRE, Su Alteza Real el Príncipe de Asturias, D. Felipe de Borbón, visitó por primera vez un escuadrón de vigilancia aérea, correspondiéndole este honor al EVA núm. 10.

Diez años después de que lo hiciera S.M. el Rey, el Príncipe de Asturias llegó al helipuerto del EVA 10 a los mandos de un helicóptero HT.21/A. Fue recibido por el jefe del Estado Mayor del Aire, Juan Antonio Lombo López, el general jefe del Mando Aéreo del Centro Enrique Richard Marín y el teniente coronel jefe del EVA Pedro Martínez Cegarra.

Su Alteza Real, que venía acompañado por el general José María Pérez Tudó, jefe de la Casa Militar de S.M. el Rey, visitó en primer lugar la zona técnica, donde le fue explicado con detalle el funcionamiento de un EVA, interesándose especialmente por los radares y en la sala de operaciones.

A continuación visitó el resto de las instalaciones, con especial atención en el pabellón polideportivo, donde tuvo ocasión de ver en acción al personal de la unidad en un partido de baloncesto.

Finalizada la visita procedió a descubrir una placa conmemorativa de la misma y firmó en el libro de honor del Escuadrón, reuniéndose posteriormente con todo el personal de la unidad, así como los periodistas que cubrían la información, con quienes departió distendidamente.

A su despedida, expresó su satisfacción por la visita realizada y animó al personal a seguir con las mismas cotas de trabajo y sacrificio como hasta ahora, en bien del Ejército del Aire y de España.





EJERCICIO HANNIBAL EXTUES 4/97

FRUTO DE LOS ACUERDOS entre el Ejército del Aire y la Fuerza Aérea de Túnez, tuvo lugar, del 17 al 21 de noviembre, en la base aérea de Sidi Ahmed, el ejercicio "HANNIBAL EXTUES" en el que participaron la 15ª Unidad Aérea tunecina ubicada en dicha base y el 141 Escuadrón de la base Aérea de Albacete.

El rol primario de esta unidad tunecina es la defensa aérea mientras que el secundario es el ataque al suelo. Para ello cuenta con aviones F-5, en sus versiones F-5E y F-5F Tiger II.

El 141 escuadrón desplegó en la base aérea de Sidi Ahmed tres aviones Mirage F.1, ocho pilotos y el personal de apoyo y material necesario para la realización del ejercicio.

Durante el mismo se realizaron únicamente misiones aire-aire, empleándose las reglas de enganche del "Fighting Edge" que la unidad tunecina conocía y utilizaba habitualmente. Este hecho ayudó a mantener la seguridad necesaria en las operaciones aéreas.

El intercambio de conocimientos y tácticas resultó interesante, al operar con aviones F-5 de características distintas a los del Ejército del Aire.

Dentro del capítulo de las relaciones sociales, habría que destacar la desinteresada y extraordinaria hospitalidad de los anfitriones, que en todo momento acompañaron al destacamento español en sus visitas y tiempo de ocio.

Los objetivos marcados en el protocolo para ejercicios aéreos entre el Ejército del Aire y la Fuerza Aérea tunecina se cumplieron, mostrando una vez más la conveniencia de la realización de estos ejercicios aéreos combinados.



VISITA DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE DEL SUPERINTENDENTE DE LA ACADEMIA DEL AIRE DE LOS ESTADOS UNIDOS

EL DIA 24 DE NOVIEMBRE visitó la Academia General del Aire el teniente general Tad. J. Oelstrom, superintendente de la Academia del Aire de los EE.UU. (USAFA), acompañado por el coronel Raymond Franch, jefe del Consejo de Programas Internacionales.

El general director de la Academia General del Aire, Luis Ferrús Gabaldón, se entrevistó personalmente con el teniente general Oelstrom, antes de iniciar una serie de visitas por las distintas instalaciones de la A.G.A. (aulas, polideportivo, biblioteca, museo, escuadrillas de alumnos, edificio de vuelos, patrulla "Aguila", etc...), que con posterioridad al briefing de presentación sobre la A.G.A. se llevaron a cabo.

Por la tarde, una vez finalizadas las diferentes visitas a instalaciones de la A.G.A., la delegación de la USAFA, junto con una comisión de este centro, se desplazó a la ciudad de Murcia, donde visitaron el museo Salzillo, la catedral de Murcia y algunos monumentos céntricos de dicha ciudad.



SALAMANCA ERIGE UN MONUMENTO A LA AVIACION MILITAR ESPAÑOLA

EL DIA 10 DE DICIEMBRE, coincidiendo con la festividad de nuestra Patrona la Virgen de Loreto y con el 60º aniversario de la creación de la base aérea de Matacán, Salamanca y su provincia rindieron un cálido y emotivo homenaje a la Aviación Militar Española con dos actos entrañables que, por su importancia y significado, pasarán a formar parte de la historia de Matacán como uno de sus hitos más relevantes.

En primer lugar y a primera hora de la mañana de este señalado día, tuvo lugar, en el salón de actos del Ayuntamiento salmantino, la concesión del título de "HUÉSPEDES DISTINGUIDOS" de la ciudad de Salamanca a todos los antiguos jefes de la base aérea de MAtacán, los cuales, enca-



bezados por el más antiguo de los que aún viven, teniente general Ignacio Alfaro Arregui, recibieron tan preciado título de manos de la concejala de Cultura, Pilar Fernández Labrador. Al acto asistió, como invitado de excepción, el teniente general jefe del MACEN y Primera Región Aérea, Enrique Richard Marín, así como una representación de oficiales y suboficiales de Matacán.

Posteriormente, y en uno de los puntos de mayor tránsito y belleza de la ciudad charra, se dieron cita las principales autoridades locales y provinciales, con la asistencia de una nutrida comisión del Ejército del Aire, para inaugurar el bello y esbelto monumento que la Excma. Diputación Provincial de Salamanca ha dedicado a la Aviación Militar Española. Con ello y según palabras de su presidente, Alfonso Fernández Mañueco, la Diputación salmantina venía a rendir público y merecido homenaje a la labor de sacrificio, permanente y callada, que los hombres y mujeres del Aire llevan a cabo en aras de la salvaguardia de la paz y seguridad nacional.

El teniente general Richard, que ostentaba la representación del Ejército del Aire, cerró el acto con palabras de agradecimiento a la Diputación y el Ayuntamiento, resaltando, en su alocución, las excelentes relaciones de amistad y simpatía que siempre han existido entre Salamanca y Matacán. Elogió asimismo la belleza y ubicación del monumento, añadiendo que este "será un permanente recuerdo para el personal del Ejército del Aire, de la deuda de gratitud y reconocimiento que con Salamanca y su provincia tiene la Aviación Española.

Un desfile aéreo de sendas formaciones de "Amigos" y "Buhos" sobrevolando el monumento, pusieron el colofón a un acto emotivo y brillante, Este evento viene a sumarse a los innumerables hitos que jalonan la historia conjunta de Salamanca y Matacán en los sesenta años de existencia de la base. Pero esta es una historia afortunadamente inacabada, porque Matacán y Salamanca siguen sus vidas, con caminos paralelos, unos enseñando a saber, los otros enseñando a volar, pero con la certeza que en el futuro nuevos hitos vendrán a mantener esta estrecha y sincera amistad.





TOMA DE POSESION EN EL ACUARTELAMIENTO AÉREO DE TABLADA

EL DIA 24 DE NOVIEMBRE y presidido por el general jefe del Estado Mayor del Aire, tuvo lugar en el Acuartelamiento Aéreo de Tablada, la toma de posesión como jefe del Mando Aéreo del Estrecho y de la Segunda Región Aérea, del teniente general Eduardo González-Gallarza Morales.

En dicho acto estuvieron presentes diversas autoridades civiles y militares de la ciudad de Sevilla, así como representaciones de los diversos estamentos de la misma.



ACTOS EN HONOR A LA VIRGEN DE LORETO, EN LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

EL DIA 10 DE DICIEMBRE en la Academia General del Aire, se celebraron los actos con motivo de la festividad de Nuestra Señora de Loreto, Patrona del Ejército del Aire, y el juramento y promesa de fidelidad a la bandera de los caballeros/damas alumnos de nuevo ingreso, pertenecientes a los Cuerpos General, Intendencia e Ingenieros de la Escala Superior, a los Cuerpos General y Especialistas de la Escala Media, y al Cuerpo de Ingenieros de la Escala Técnica.

Los mismos estuvieron presididos por el general segundo jefe del Mando Aéreo del Estrecho y 2ª Región Aérea, Juan Delgado Rubí, quien estaba acompañado por el general director de la Academia General del Aire, Luis Ferrús Gabaldón, y distintas autoridades civiles y militares invitadas a los mismos, entre los cuales se encontraban el delegado del Gobierno en la Comunidad Autónoma de Murcia, José Joaquín Peñarrubia Agius, el alcalde del Ayuntamiento de San Javier, José Ruiz Manzanares, el alcalde de Los Alcázares, Juan Escudero Sánchez, y el contralmirante jefe del Estado Mayor de la Zona Marítima del Mediterráneo, Angel Tajuelo Pardo de Andrade, entre otros.



Después de celebrarse la santa misa en honor a Nuestra Señora de Loreto, se procedió al acto de juramento y promesa de fidelidad ante la bandera por parte de los citados alumnos.

Tuvo lugar a continuación la imposición de condecoraciones al Mérito Aeronáutico al personal que se hizo acreedor de las mismas, así como la imposición de la medalla de la OTAN por su participación en las operaciones de esta organización en la antigua Yugoslavia a cuatro oficiales de este centro, a las que siguió una alocución a cargo del general director de la Academia General del Aire, finalizando los actos con un desfile aéreo y terrestre de las fuerzas participantes y un homenaje a los que dieron su vida por el noble ideal de engrandecer España, colocándose una corona de laurel al pie del monumento a ellos dedicado.



JURA DE BANDERA DE LOS CABALLEROS/DAMAS ALUMNOS DE LA VIIª PROMOCION DE LA ACADEMIA BASICA DEL AIRE

EL DIA 10 DE DICIEMBRE y dentro de los actos conmemorativos de la Festividad de Ntra. Sra. la Virgen de Loreto, Patrona del Ejército del Aire, tuvo lugar el Acto de Juramento de Fidelidad a la Bandera de los 207 caballeros y damas alumnos de la VIIª promoción, que en la actualidad realizan el primer curso de formación de la Escala Básica del Ejército del Aire, distribuidos numéricamente en 75 alumnos del Cuerpo General y 132 del Cuerpo de Especialistas.

Este acto, que estuvo presidido por el general 2º jefe del Mando Aéreo del Centro y Primera Región Aérea, Martín Cánovas Sarabia, contó con la presencia de diversas autoridades civiles (el presidente de la Diputación de León, el subdelegado de Gobierno, los alcaldes de Valverde de la Virgen y León, el rector de la Universidad de León) y militares (el general comandante militar de León, el general jefe de la 12ª zona de la Guardia Civil, el coronel delegado de Defensa de León, así como jefes de Regimientos de León y Provincia), a la vez de numeroso público que llenó las tribunas del hangar-sección de aviones.

Una vez celebrada la Santa Misa, oficiada por el obispo de la Diócesis de León Antonio Vilaplana, los alumnos de la VII promoción realizaron el juramento de fidelidad a la Bandera.

Prosiguió al juramento una alocución a cargo del coronel director de la Academia, Pedro Tortosa de Haro, que comenzó dando la bienvenida al general Martín Cánovas, a la vez que dio la enhorabuena a los alumnos. Continúo resaltando la importancia del juramento realizado con palabras como "con vuestro juramento renunciáis, por amor a España y por su defensa y seguridad a derechos fundamentales que todo ciudadano posee y que garantiza que el resto de los españoles puedan ostentarlos. Por ello, vuestra vida adquiere una dimensión plenamente altruista, que debéis alimentar constantemente con una serie de valores fundamentales que os darán firmeza moral y criterio propio, siendo estos valores principios básicos sobre los que se debe fundamentar vuestro Juramento". También hizo mención a términos como Deber, Honor y Patria. "El primero significa, entre otras cosas, no sólo cumplir lo ordenado, sino también servir a los hombres que mandas y de los que eres responsable. Es, asimismo, compañerismo como socorro al camarada, que se alegra del progreso de los demás, aplaude al que destaca (...) y como aquello que hace fructificar en cada uno la exigencia de velar por la propia estimación y por los demás miembros de la unidad". Para la definición de Patria tomó las citas que Ramiro de Maeztu hizo de ésta, quién la dividió en Cuerpo (tierra y hombres) y Alma (espíritu). Este espíritu, dijo, hace unir al hombre y a la tierra, conectándolo con las empresas pasadas y nutriéndose de ideas. Continuó hablando de Patria como "eje de vida y que para conocerla y amarla hay que transitarla por sus caminos, hablar con sus gentes y aprender de lo que nuestros mayores hicieron por nosotros, mirando siempre al futuro de nuestros hijos(...)". El coronel director resumió las tres acepciones principales de su discurso diciendo que "nos moldean en nuestro quehacer diario, como guardianes de la defensa militar de España, nos hacen fuertes para saber reconocer que somos débiles y lo suficientemente valerosos para vencer al miedo (...)". Termina su alocución reiterando a los alumnos su felicitación y exhortándoles al cumplimiento de la promesa realizada, a la vez que deben velar "por la Paz de España, porque precisamente en esa Paz que hemos de defender y proteger está la base del progreso y del bienestar que todos los españoles anhelamos. Que la Virgen de Loreto, os ayude con el compromiso adquirido, manteniendo viva nuestra disposición al sacrificio que nos impone la responsabilidad como leales servidores de la Patria".

Finalizada la alocución se entonó el Himno del Ejército del Aire que precede al homenaje a los que dieron su vida por España.

Antes de servir la copa de vino español, una sección de alumnos realizó, en la plaza de armas y ante numeroso público, una exhibición de instrucción de orden cerrado.

AVIANO NEWS





PATRONA 97. El Destacamento ºIcaro, como una unidad más del Ejército del Aire, celebró el día 10 de diciembre la festividad de Nuestra Señora de Loreto. Dichos festejos consistieron en una misa de campaña, y una copa de vino español, donde se hizo entrega de los trofeos de las competiciones celebradas con motivo de dicha festividad.



VISITA DEL JEMA. El día 17 de diciembre el jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire, teniente general Juan A. Lombo López, visitó el destacamento Icaro. Con motivo de esta visita, se ofreció una copa de vino español a la que asistió el coronel Orfeo Durigon, comandante del Aeropuerto "Pagliano e Gori" de Aviano.





VISITA DEL JEMAD. El día 23 de diciembre el jefe de Estado Mayor de la Defensa, teniente general Santiago Valderas Cañestro, realizó una visita oficial al destacamento Icaro, a su regreso de Mostar. En dicha visita le acompañó Carlos Westendorf, ex-ministro de Asuntos Exteriores y alto comisionado de las Naciones Unidas en la antigua Yugoslavia.



El Director del Hospital del Aire, general Arturo Ortíz, recibe a los "peques" del Colegio Ntra. Sra. de Loreto.



El Jefe de Servicios del Hospital del Aire, coronel Mariano Royo-Villanova, es entrevistado por los pequeños estudiantes.

LOS "PEQUES" DEL COLEGIO NTRA. SRA DE LORETO FELICITAN LA NAVIDAD A LOS ENFERMOS DEL HOSPITAL DEL AIRE. El día 16 de diciembre a las 10:30 se produjo la visita al Hospital del Aire de la Escuela Infantil del Colegio Ntra. Sra. de Loreto. Los más pequeños, nuestros alevines del Ejército del Aire, fueron a felicitar las fiestas de Navidad a los enfermos y a todo el personal del Hospital del Aire.



VISITA DE S.M. EL REY Y S.A.R. EL PRINCIPE DE ASTURIAS AL CENTRO DE INTELIGENCIA AEREA

EL DIA 16 DE DICIEMBRE, Su Majestad el Rey y Su Alteza Real el Príncipe de Asturias visitaron juntos, por primera vez, una instalación militar, siendo el escenario elegido para tal hecho histórico el Centro de Inteligencia Aérea en la Base Aérea de Torrejón.

A su llegada a la base, fueron recibidos por el ministro de Defensa, Eduardo Serra, el jefe del Estado Mayor del EJército del Aire, teniente general Juan Antonio Lombo, el jefe del Mando Aéreo del Centro, teniente general Enrique Richard y el jefe de la Base Aérea de Torrejón, general de brigada Vicente Ferrero.

Tras recibir S.M. los honores de ordenanza por una escuadrilla con bandera, banda y música perteneciente al Grupo del Cuartel General del Mando Aéreo del Centro, revistó la fuerza y seguidamente se trasladaron a la sede del Centro de Inteligencia Aérea, en donde fueron recibidos por su director, el coronel Francisco José García de la Vega. En la sala de briefing, el jefe del Estado Mayor del Aire, tras unas palabras de salutación, señaló la relevancia que en la actualidad tiene el concepto de "Superioridad de la Información" equiparable al de "Superioridad Aerospacial" y que para el Ejército del Aire es un "objetivo prioritario" alcanzar y mantener la capacidad de obtener la información necesaria, procesarla y distribuirla oportunamente a los centros de decisión.

Seguidamete tomó la palara el coronel García de la Vega, que tras expresar la gran satisfacción y el honor que representaba para el centro la visita de S.M. el Rey y S.A.R. el Príncipe de Asturias, expuso detalladamente la organización, cometidos, relaciones y retos que tiene asumidos el Centro de Inteligencia Aérea.

A continuación, se pasó a visitar las instalaciones del Grupo Técnico del Centro, en donde se les informó sobre las diferentes misiones que lleva a cabo su personal así como aquellos medios técnicos y equipos con que cuenta para realizar la tarea asignada. Después e firmar en el libro de honor del Centro, S.M. el Rey y S.A.R. el Príncipe de Asturias se trasladaron al 408 Escuadrón de FA,s que constituye el Grupo Operativo del Centro. Allí se mostraba una exposición estática de los tres tipos de plataformas aéreas de reconocimiento electrónico con que en la actualidad está dotado el centro: TM-12 Aviocar, TM-11 Falcon 20 y el TM-17 Boeing 707.



Tras saludar a las tripulaciones de los aviones respectivos, pasó a visitar la última plataforma aérea incorporada al Centro, el Boeing 708, en donde se le explicaron las capacidades de los diferentes equipos y modos de operación de este sistema de reconocimiento electrónico, que fruto de la industria nacional, constituye uno de los más avanzados de los países pertenecientes a la OTAN.

Para finalizar la jornada, se ofreció una copa de vino español en donde después de haber brindado por el Rey y por España, S.M. y S.A.R. el Príncipe de Asturias, rompiendo el protocolo, pasaron a saludar al personal por las diferentes mesas colocadas a tal efecto, tras lo cual posaron para una fotografía con todos los integrantes del Centro de Inteligencia Aérea.



LANZAMIENTO DE PARACAIDISTAS DESDE EL ORION

ENTRE LOS DIAS 15 AL 18 de diciembre se realizó el lanzamiento de paracaidistas de la EZAPAC desde un P-3A del Ala 21, Grupo 22, operando el avión desde la Base Aérea de San Javier.

El lanzamiento se realizó safisfactoriamente sobre la D/Z (Drop Zone) de la Base Aérea de Alcantarilla. No obstante, debido a las malas condiciones meterológicas se cancelaron tanto el lanzamiento sobre aguas del Mediterráneo en la D/Z de isla Grossa como el lanzamiento nocturno en la D/Z de Gonzalo (Murcia).



Las rotaciones se realizaron a las alturas de 7.000 ft. y 5.000 ft AGL con una velocidad de 130 Kias, siendo todos los saltos en apertura manual.

Esta ha sido la segunda vez que se salta desde un P-3 español, después de haber saltado desde un P-3C americano a finales de 1993, siendo los saltos en aquella ocasión en las modalidades de apertura automática y manual. Posteriormente, del 21 al 25 de marzo de 1994, se saltaba, por primera vez, desde un P-3B español, realizándose tan sólo saltos manuales debido a los resultados poco satisfactorios que se obtuvieron con los saltos automáticos.

El objeto de estas prácticas es familiarizar a los buceadores rescatadores de la EZAPAC en el salto desde un avión de la Patrulla Marítima en sus misiones de rescate de tripulantes aéreos accidentados en el océano. Siendo el Orión, debido a sus excelentes prestaciones (1.50 NM de radio de acción con 4 horas de permanencia en zona) el más indicado para este tipo de misiones.

INSPECCION FACE EN LA BASE AEREA DE ALBACETE

DENTRO DEL MARCO del Tratado sobre las Fuerzas Armadas Convencionales en Europa (FACE), el día 18 de diciembre tuvo lugar en la Base Aérea de Albacete una inspección a la misma, realizada por un equipo formado por nueve inspectores de la Federación Rusa y nueve de la Unidad de Verificación Española. El motivo de la visita era la comprobación "in situ" de la exactitud de los datos proporcionados por España sobre existencias de armamento convencional en nuestro país y, en este caso, en el Ala 14.

La visita comenzó con una reunión en la que el representante de la Base expuso todos los datos a que hace referencia el protocolo del Tratado con el fin de proporcionar a la comisión la información necesaria.

Tras la reunión, se formaron tres equipos y se dividió la superficie a inspeccionar en tres zonas. De esta forma los inspectores, además de comprobar el número de aviones declarados como sujetos al Tratado, recorrieron las distintas áreas de la Base, así como las instalaciones cuyas puertas de acceso (según autoriza el protocolo) superan los dos metros de anchura.



El hecho de encontrarse aviones del Ala en las instalaciones de la Maestranza, como consecuencia de las distintas inspecciones programadas para el material F-1, motivó que la inspección se extendiera también a las instalaciones de MAESAL a fin de verificar estos datos.

Después de la labores de inspección, a las que acompañó en todo momento personal del Ala 14 para facilitar la misión, se llevaron a cabo las firmas protocolarias del informe, efectuadas, de una parte por el coronel jefe de la delegación rusa y de otra por el representante de la Unidad de Verificación Española, en presencia del coronel jefe del Ala 14 y de la Base Aérea de Albacete, Carlos Gómez Arruche.

Sargento Suárez

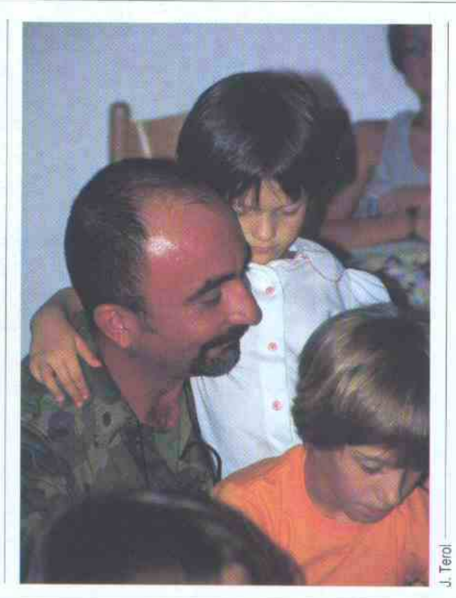
Los hombres de la EZAPAC realizan una cura de urgencia en el campo a un pastor herido cerca de un pueblo bosnio-serbio.

La labor humanitaria de nuestros hombres en Bosnia

JOSÉ TEROL
Comandante de Aviación

El cumplimiento de la misión de nuestros TACP's en Herzegovina ocupa un mínimo de 12 horas diarias durante todos los días de la semana, y por lo tanto no queda mucho tiempo libre para el descanso o para el esparcimiento. Sin embargo, el haberse convertido en testigos involuntarios de las más tristes situaciones de necesidad que la guerra ha dejado como rastro ha dado a alguno de nuestros hombres una motivación para movilizarse y "echar una mano" allí donde más falta hace.

El despliegue de los equipos del Ejército del Aire en los más recónditos parajes, descubre la presencia de familias víctimas de la limpieza étnica, desplazados forzosamente desde otros lugares, y que generalmente subsisten en sótanos de casas destruidas y abandonadas por sus antiguos moradores, víctimas a su vez de esa misma limpieza étnica, aunque de signo contrario. Ante tanta situación de necesidad, los componentes de los equipos TACP's han emprendido una modesta campaña para intentar paliar en la medida de sus posibilidades tanto dolor. Son varios los que se han movilizado durante sus periodos de permiso en España organizando en sus respectivas unidades o vecindarios colectas de juguetes, material escolar, comida y ropa, siendo especial-



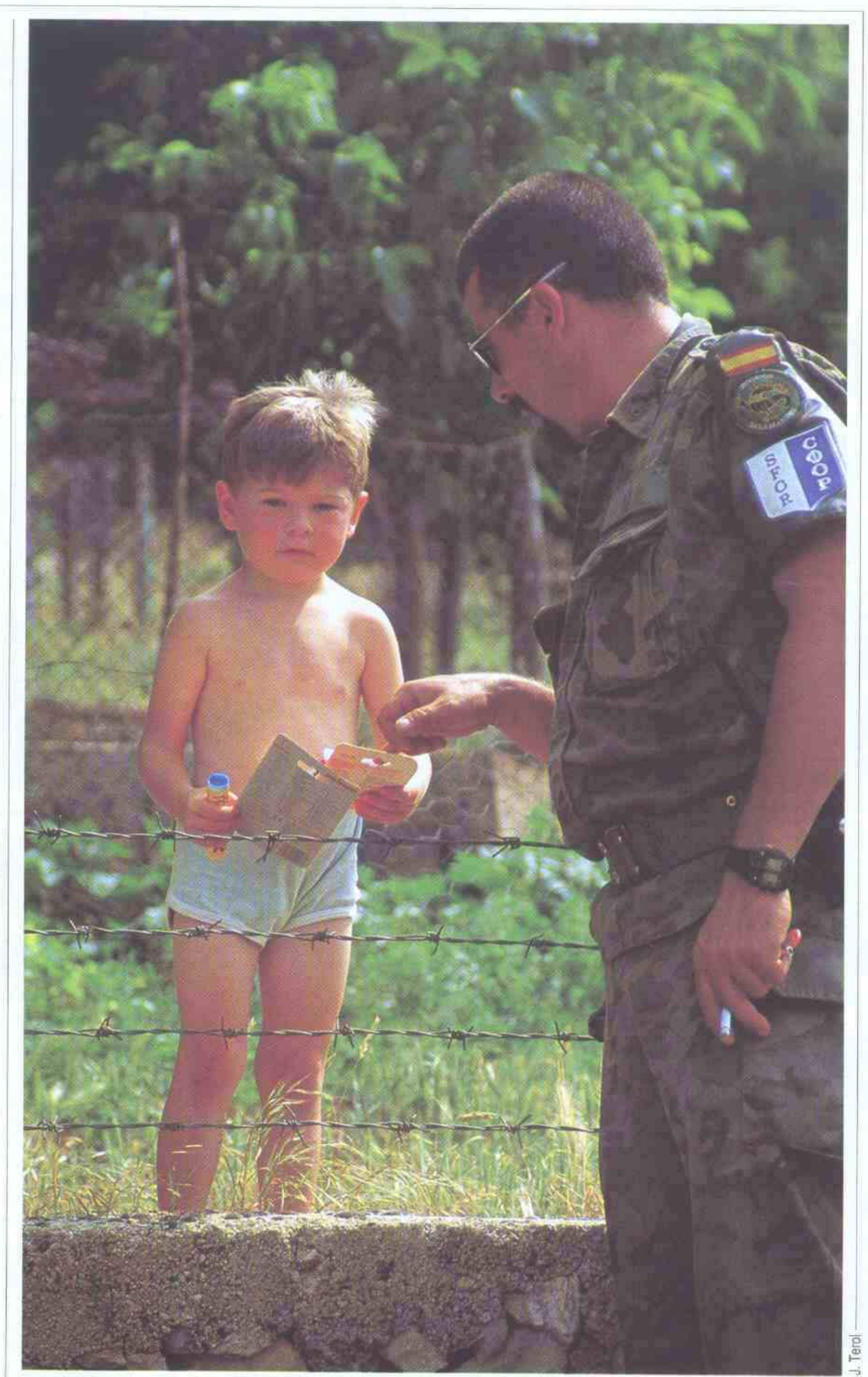
J. Terol

El brigada Amat compartiendo su tiempo con los niños de un orfanato situado en la Federación croato-musulmana.

mente significativo el eco encontrado en el SAR de Canarias y en la colonia de viviendas militares de Alcalá de Henares, de quienes se han recibido abundantes envíos de ayuda. Todo lo que llega al destacamento de Medugorje es inmediatamente cargado en los espacios libres de los vehículos con el fin de tenerlo siempre a mano y ser repartido en los frecuentes casos de necesidad que se presentan.

En ocasiones se organizan visitas a colegios y orfanatos donde la entrega del más humilde de los juguetes se convierte en un maravilloso e inesperado acontecimiento para los niños. Además de los regalos, en estas visitas se intenta aportar un poco de alegría en forma de juegos y canciones, siendo inevitable la despedida con los acordes de Macarena. Alguno de nuestros hombres incluso ha intentado iniciar las gestiones para adoptar un niño, pero estas han sido hasta la fecha infructuosas. Quizás una de las situaciones que más impresiona, es la de los niños desnutridos y sin dientes situados permanentemente en la cuneta de las carreteras, pendientes del paso de los vehículos de SFOR a los que saludan de una manera vehemente con la esperanza de recibir cualquier regalo por insignificante que parezca.

El primer impulso que se tiene es el de parar el vehículo y comenzar a repartir regalos, pero quien ha vivido antes esa experiencia no quiere volver a repetirla ya que el detenerse provoca la avalancha instantánea de decenas de niños sobre el vehículo, quienes casi de forma violenta y con un rostro de terrible ansiedad lanzan sus manos para agarrar lo primero que encuentran. Es lamentable ver como los chicos más grandes arrebatan los regalos de las manos de los pequeños, llegando a producirse situaciones de peligro al invadir los chavales la calzada con tal de arrojarse sobre unos cuantos caramelos que se hayan quedado esparcidos por el suelo. La situación de los ancianos y enfermos no es mejor; Visitar el hospital de Nevesinje, donde un único y veterano médico retirado intenta sacar adelante un hospital abarrotado con más de sesenta camas, sin comida que dar a los enfermos, es encontrarse con otra de esas situaciones en las que es imposible apartar la vista.



El brigada Rodríguez entrega unos juguetes a un sorprendido niño serbo-bosnio.

J. Terol

Serían innumerables las situaciones de necesidad a describir, y muy probablemente de difícil comprensión cuando se disfruta de un bienestar que impide el valorar las cosas más básicas de las que se dispone a diario. Los hombres del Ejército del Aire en Herzegovina saben que sus pequeñas ayudas no van a resolver definitivamente ningún estado de necesidad, pero sí intentan paliarlo, arrancando si es posible una sonrisa a un niño o a un anciano. Tal y como ellos declaran: "Es muy poco lo que se entrega comparado con el inmenso valor de los gestos de cariño que se reciben a cambio" ■



El vuelo del "Plus Ultra" cerró la crisis del 98

EMILIO HERRERA ALONSO
Coronel de Aviación

El proceso de liquidación de los territorios coloniales de las potencias europeas comenzó en el siglo XVIII –concretamente, en 1776– con la emancipación de las colonias británicas de América del Norte –con ayuda española en algunas ocasiones–, y ha continuado hasta 1997 en que el Reino Unido ha hecho entrega de la colonia de Hong Kong a la República Popular China.

A lo largo de estos doscientos años se han ido disolviendo, hasta desaparecer, los imperios coloniales de Portugal, Francia, Gran Bretaña, Alemania, Bélgica y Holanda, y estas naciones, en general, al abandonar de grado o por fuerza sus colonias, asumieron la pérdida como algo natural en el ciclo de la Historia, sin ver en ello catástrofes nacionales.

Así lo había visto España cuyo imperio –el más extenso que la Humanidad haya conocido– había empezado a disolverse en los albores del siglo XIX, a través de guerras civiles que habían llevado a la emancipación de Virreinatos y Capitanías que pasaron a ser, tras duras y diversas vicisitudes, naciones soberanas que rezan a nuestro Dios, hablan nuestra lengua y ven en España a la "Madre Patria", aunque a veces parecen olvidarlo.

LA PÉRDIDA DE CUBA, DESASTRE NACIONAL

Sin embargo, la pérdida de Cuba y Puerto Rico, en el Caribe, y del archipiélago filipino en el Pacífico, en 1898, constituyó para los españoles un tremendo golpe, ya que lo vieron como una verdadera tragedia que pasaría a nuestra Historia con el demoledor apelativo del "Desastre del 98".

La explicación de esto está en que, aunque hoy a cien años de distancia –que no es tanta si pensamos que hemos conocido a quienes en aquella guerra lucharon– vemos aquello como el lógico final de la etapa colonia-

lista, y dentro del ciclo vital de la Historia de nuestra patria, normal en el proceso histórico de las naciones que un día fueron grandes potencias, fue algo muy diferente para los españoles de entonces, ya que la relación de España con Cuba no era una relación de tipo colonial; a la isla antillana se la sentía parte del territorio nacional, lo mismo que a cualquier otra provincia de la Península o de los archipiélagos balear y canario, y los soldados que marchaban a la "Perla de las Antillas" no lo hacían para mantener en ella una situación colonial, sino para defender la integridad del suelo de la Patria amenazado por los insurrectos, primero, y por los Estados Unidos más tarde.

INTENTOS SECESIONISTAS

Cuando a principios del siglo XIX, y a consecuencia de la situación de España, donde se luchaba contra las tropas invasoras de Napoleón, se desató la tormenta que acabaría con la dominación española en el continente americano, la isla de Cuba se mantuvo fiel a la Corona, y los pocos conatos de conspiración fueron de importancia menor, y propiciados desde fuera de la isla donde apenas tuvieron eco.

La primera intentona de cierta entidad tuvo lugar en 1844, inspirada y alentada por el cónsul británico Turnbull, y fue facilmente sofocada y duramente reprimida por las autoridades españolas. Unos años más tarde, en 1850 y 1851, propiciados y financiados por los norteamericanos, se produjeron sendos desembarcos de expediciones filibusteras, de unos 500 hombres cada una, al mando del general español –venezolano– Narciso López, que en la primera logró reembarcar luego de sufrir un duro castigo de las tropas españolas, y en la segunda cayó prisionero y fue juzgado, condenado y pasado por las armas con cincuenta de los suyos.

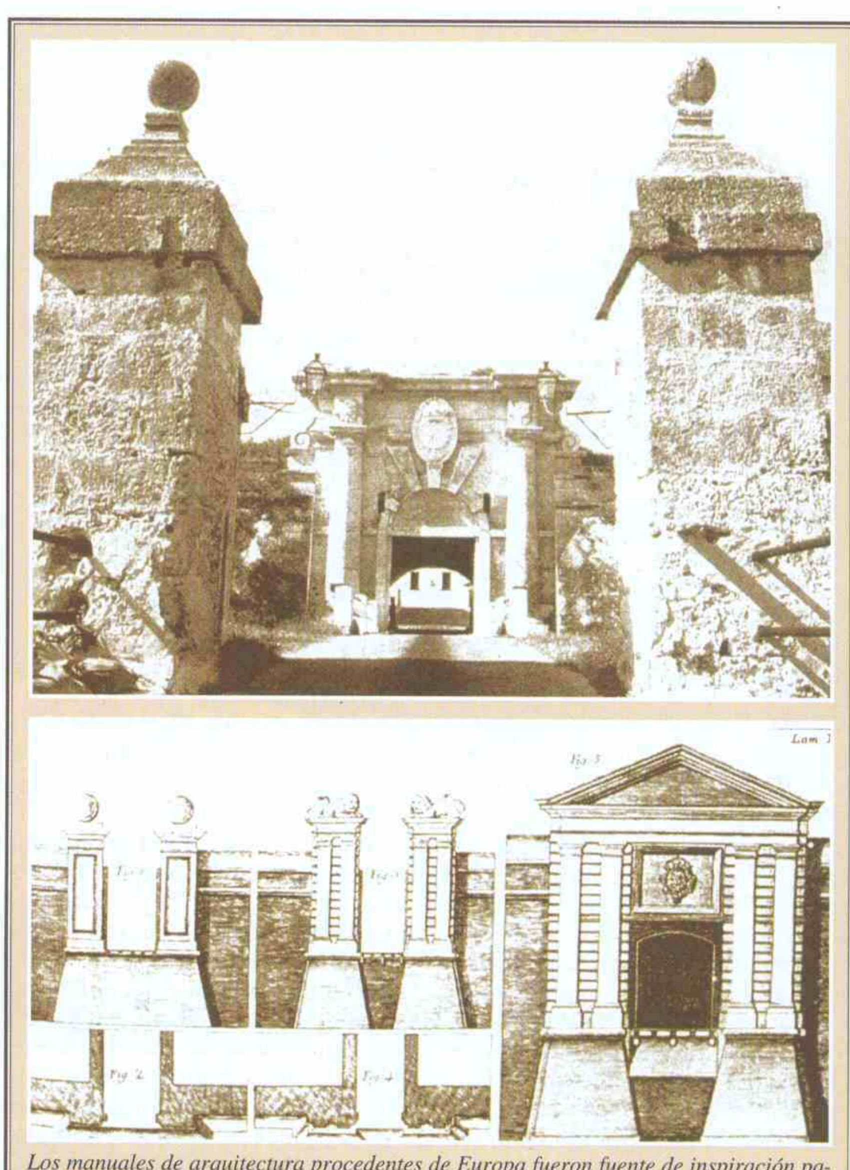
LAS GUERRAS DE CUBA

Las nubes de la borrasca se iban espesando sobre la isla caribeña, y en 1868, coincidiendo en el tiempo con "La Gloriosa", la revolución que destronara a Isabel II, estallaba en Bayamo, en la provincia cubana de Oriente la insurrección con que se iniciaba la que luego se conocería como "la guerra de los diez años".

A lo largo de aquella década –1868-1878– pasarían por España un gobierno provisional, la monarquía de Saboya, la República, otro gobierno provisional y la monarquía de Sagunto, desarrollándose simultáneamente en la Península las guerras carlista y cantonal, lo que condicionó la actitud y posibilidades de los distintos gobiernos que se sucedieron, y fue la causa de que en algunos momentos no se pudieran enviar a Cuba los recursos en hombres y pertrechos solicitados por los capitanes generales de la isla.

La guerra se desarrolló, cruel y despiadada, dependiendo sus alternativas en lo militar y en lo político, en cada ocasión, de los giros de los gobiernos de España, de las vicisitudes del campo insurrecto y del talante del capitán general al mando, de los que pasaron por la isla seis en aquellos diez largos años.

Las disensiones en el campo rebelde, los reveses militares y las medidas españolas, dieron lugar a que



Los manuales de arquitectura procedentes de Europa fueron fuente de inspiración para los ingenieros militares en América. La entrada o "Portón" del fuerte de La Cabaña en La Habana es buena prueba de ello (foto superior), si bien por los avatares del tiempo ha perdido el frontón clásico que inicialmente tenía, ya que el arte de la fortificación se complementaba con detalles ornamentales neoclásicos(foto inferior).

aquéllos entraran en contacto con el Mando español, y se llegara a la "paz de Zanjón", exiliándose los principales insurrectos.

Poco duró la paz, ya que en 1879, un levantamiento en la provincia de Oriente, dio lugar al nacimiento de varias guerrillas que, pese a la ayuda recibida desde Norteamérica, fueron facilmente reducidas por las fuerzas españolas, enviándose a España, como prisioneros, los principales cabecillas del levantamiento que apenas había durado once meses. Esta fue la llamada, "Guerra chiquita".

LA GUERRA CON LOS ESTADOS UNIDOS

Con el pretexto de proteger las vidas de los ciudadanos estadounidenses, el 24 de enero de 1898 entraba en la bahía de La Habana el crucero acorazado "Maine". Veinte días más tarde una explosión hizo volar al buque, pereciendo casi 300 de sus tripulantes; el gobierno norteamericano, a sabiendas de que era falsa la imputación, culpó al español de la catástrofe, buscando un *casus Belli* contra España.



En muchos lugares el disparo del cañón regía el horario de la ciudad. Aún hoy en día el cañonazo de las nueve recuerda la hora en que, en el siglo XVIII se debían cerrar suspuertas.

Tras unos años de aparente paz, pero con actividad soterrada de los elementos separatistas, el 24 de febrero de 1895 estallaba, con el llamado "grito de Baire" la guerra que sería definitiva para la emancipación de Cuba.

Lo mismo que la anterior, la lucha se desarrolló con gran dureza por ambas partes, y con diversas alternativas, siendo cada vez más descarada la ayuda de los Estados Unidos a los insurrectos. España llegó a tener en la isla 200.000 hombres, y desde el punto de vista militar se hallaba ya dominada la insurrección cuando intervinieron militarmente los norteamericanos.

La política de animosidad hacia España era muy anterior; la verdad era que los Estados Unidos, cuya decidida vocación imperialista había empezado a manifestarse medio siglo antes –en 1847– en su guerra contra Méjico, y que en la guerra de "los diez años" había armado y alentado a los insurrectos, aunque sin hacerlo oficialmente por no considerarse aún lo bastante fuere para declarar la guerra a España, se encontraba a la sazón ansiosa por mostrar al mundo su fuerza y poderío intercontinental en los dos océanos que la bañan, y España, con Cuba y Puerto Rico en el Atlántico, y el archipiélago filipino en el Pacífico, era buena víctima propiciatoria, tanto por la gran distancia a que se encontraba la metrópolis de ambos teatros de la guerra, como por la debilidad del gobierno de Sagasta.

La situación se fue agravando; los Estados Unidos reconocieron la beligerancia de los insurrectos, y propusieron al gobierno español la compra de la isla en 500 millones de dólares, entregando un millón a los negociadores. Esto, que sobre ser un chantaje –la amenaza de guerra lo mantenía– era un descarado intento de soborno, fue, naturalmente, rechazado.

España se vio forzada a afrontar una guerra con los Estados Unidos, aún a sabiendas de que sería derrotada, pero la dignidad nacional no permitía entregar la isla sin lucha, aunque la distancia a que nuestra patria se encuentra de Cuba cuyas costas se divisan desde Florida, y la indudable superioridad de la escuadra americana sobre la española, hacían ilusorio pensar en ganar la guerra.

El 25 de abril de 1898, el gobierno de los Estados Unidos declaraba la guerra a España, con efecto retroactivo de tres días para legalizar la piratesca captura de los barcos españoles, "Pedro" y "Buenaventura". Este hecho debería hacer pensar a los historiadores que tanto especulan con la diferencia de horario, con ocasión del ataque japonés a Pearl Harboor.

Las naciones europeas dejaron sola a España en esta difícil ocasión, sin que ni siquiera Austria –la Reina Regente era austriaca– ni el Vaticano, levantaran un dedo para ayudar a nuestra patria.

La guerra se desarrolló, de mayo a julio de 1898, con notable heroísmo en tierra y mar, aunque con decisiones discutibles en este último terreno, y el gobierno de España, ansioso por soltar la "patata caliente" que era Cuba, firmó en enero de 1899 el abusivo Tratado de París con el que nuestra patria perdía los restos de su imperio colonial en América y el Pacífico, menos las Carolinas y las Marianas que se venderían a Alemania el año siguiente.

"ESPAÑA SIN PULSO"

La pérdida de las últimas posesiones de América y Asia cayó sobre los españoles, aplastándoles. El pueblo español, harto impresionable, pasó brusca-

mente de la euforia con que, alentado por una prensa irresponsable, deseaba la guerra, a un profundo abatimiento; la repatriación de los soldados de Cuba, una tropa enferma y desanimada, no contribuyó a atenuar el pesimismo fatalista de los españoles de la época.

Se estaba viviendo lo que Silvela calificó de "España sin pulso", y de ello pueden dar idea algunos pensamientos de políticos y escritores; de Canalejas, sacamos: *Sólo con lágrimas en los ojos se puede recordar nuestra pasada grandeza... más triste que el presente se presenta a España el porvenir*; Maragall escribiría: *La situación se caracteriza por la certeza de que el Estado español está muerto, que no tiene significación ni eficacia dentro del mundo civilizado*; y Joaquín Costa, no menos realista aunque más positivo, decía: *Todo menos seguir arrastrando un año y otro año nuestra agonía sin consuelo y sin esperanza, objeto de lágrimas y piedad por parte de los pueblos.*

Las cosas siguieron igual para España durante un cuarto de siglo, hasta 1923 en que el golpe del general Primo de Rivera cortó la serie de acontecimientos adversos que se sucedían, entre los que destacan el desastre del Barranco del Lobo en 1909, la consiguiente "Semana trágica" de Barcelona, la huelga general de 1911, y el desastre de Annual en 1921.

LOS RAIDS AÉREOS DE 1926

La Aviación Militar española que, nacida por la guerra y para la guerra en 1910, se había iniciado en ella en Marruecos tres años más tarde, se forjó definitivamente en la década siguiente, llegando a crear originales modalidades de combate, de empleo y actuación, destacando en el aprovisionamiento a posiciones sitiadas, y en el ataque en vuelos rasantes que los aviadores franceses denominaría *vol a l'espagnole*.

Esta entrega de lleno a la guerra había impedido a los aviadores españoles incorporarse a la "carrera de raids" iniciada apenas firmado el armisticio de 1918, y perfectamente preparados para llevar nuestras alas por el mundo, cuando en 1925, tras el brillante desembarco de Alhucemas ya se veía próximo el final de la guerra, se proyectaron y estudiaron tres raids que llevaran los colores de España a los puntos más lejanos de lo que había sido nuestro Imperio: América del Sur, las islas Filipinas y el golfo de Guinea.



Soldado español de caballería (Caballería de Milicias), en uniforme de diario. Cuba 1987.

El primero de estos raids, tanto cronológicamente como por resultar el de mayor resonancia en el ámbito internacional, fue el que llevó la escarapela de la Aviación Militar española a la República Argentina, tras un vuelo bien planeado, preparado y realizado por Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada, de Palos a Buenos Aires, en enero y febrero de 1926, tripulando el hidroavión "Plus Ultra".

EL VUELO DEL "PLUS ULTRA"

Tras realizar en la base de hidros de El Atalayón, en la Mar Chica, las modificaciones y pruebas necesarias, el "Plus Ultra", un hidroavión Dornier "Wal", voló el 19 de enero a la ría de Huelva para desde Palos de la Frontera –rememorando la salida de las naos del Descubrimiento– iniciar el vuelo.

La salida de éste se realizó en la mañana del 22, volando en esta etapa, de 1.300 kilómetros, a Las Palmas de Gran Canaria. El 28 despegó el "Plus Ultra" de la bahía de Gando y voló a Porto Praia, en el archipiélago de Cabo Verde, cubriendo 1.670 kilómetros. En Porto Praia se encontraban ya el crucero "Blas de Lezo" y el destructor "Alsedo", buques de apoyo del raid.

La etapa más larga y comprometida, el cruce del Atlántico, se realizó el día 30. Para incrementar al máximo la capacidad de combustible, se descargó del avión todo cuanto no era absolutamente indispensable. Durán pasó al "Alsedo" con el que se trasladaría a Brasil. El vuelo duró doce horas y media, cubriéndose los 2.200 kilómetros que separan Porto Praia de Fernando de Noronha donde se amaró al caer la noche.

Al día siguiente, 31, cubrió el "Plus Ultra" los 450 kilómetros que le separaban del continente americano, tomando agua en el puerto de Pernambuco. El Atlántico había sido vencido.

La última parte del raid se realizó costeando el continente, volando el 4 de febrero a Río de Janeiro, –2.100 kilómetros–, el 9 a Montevideo –2.060 kilómetros– y el 10 a Buenos Aires, 220 kilómetros con que finalizaba el raid.

El "Plus Ultra" había recorrido 10.270 kilómetros, en cincuenta y ocho horas y treinta y nueve minutos de vuelo.

ESPAÑA Y EL MUNDO ANTE LA HAZAÑA

Si el recibimiento a los aviadores españoles en los finales de etapa, en América, y de un modo extraordina-

rio en Buenos Aires, fueron apoteósicos y demostraban la importancia de la gesta, en España la alegría y el entusiasmo no tuvieron límites. La resonancia del vuelo del "Plus Ultra" fue enorme en nuestra patria donde exaltó el orgullo patriótico. Puede decirse que el raid de Palos a Buenos Aires cerró la crisis del "Desastre del 98". La "España sin pulso" de Silvela ya volvía a sentir latir su corazón; a la vieja Hispania le habían nacido alas, y el nombre de nuestra patria y sus colores llevados a través del Atlántico, denotaban que España, la que parecía dormida y amodorrada, había despertado de su letargo, y recobrando su poderoso aliento, lo proyectaba sobre el mundo hispánico con todo su rigor.

El "Plus Ultra", llevando la escarapela de la Aviación Militar en sus alas a la América hispana, borraba las trágicas resonancias de Cavite, Santiago, el Barranco del Lobo, el Gurugú, la "semana trágica" y Annual. Por primera vez en un cuarto de siglo, el alma nacional vibraba al unísono en algo mucho más espiritual que material.

La reacción internacional ante la hazaña fue, en general, muy buena; el mundo entero asistió, primero sorprendido, y entusiasmado después a la epopeya de los aviadores españoles que con el "Plus Ultra", *haciendo camino al volar*, unían a las Españas de ambos lados del Atlántico, y demostraban que el aire unía a dos continentes separados por el mar.

Es significativo el mensaje dirigido a la embajada de España en Washington por el Jefe de los Servicios de Aviación y Marina de los Estados Unidos, felicitándole *por haber culminado felizmente la gran empresa de unir a España con Sudamérica por el aire. No se nos ocultan las dificultades, peligros y obstáculos que han tenido que vencer, por lo que admiramos el valor egregio de los aviadores españoles que con tanta pericia como éxito han completado su valerosa hazaña.*

DE NUEVO ESPAÑA ES LA "MADRE PATRIA"

El efecto que la proeza del "Plus Ultra" causó en las naciones de Hispanoamérica fue tremendo; de golpe, la España que para muchos de aquellos países se había ido desvaneciendo y perdiendo en la estimación de quienes de ella habían recibido la religión, la cultura y la lengua, recobraba el puesto que la Historia le había asignado.

Aunque para el modo de expresión actual pueda parecer el estilo en que se publicaron cientos de artículos en los países hispanos, ampuloso y ditirámbico, lo expresivo que resultan, aconseja reproducir algunos trozos de ellos.

Veamos: *No se creía ya en la existencia de aquella España poderosa en su incontestable superioridad en el arte y en la ciencia... la España de los tercios que imponían su superioridad a Europa... la España de los grandes sabios... se veía una nación que no marchaba con el espíritu de la época; España estaba postrada... Hoy, la estela luminosa dejada por las hélices del "Plus Ultra", lleva más que un simple mensaje; lleva un nuevo lazo de amor que estrecha a la madre patria con sus hijas lejanas, porque el antiguo ya lo habían aflojado el tiempo y la distancia.*

... se encontró el espíritu español, el alma racial que vivía en un estado latente de somnolencia, y que el poderoso motor del "Plus Ultra", al acercarse a las naciones hermanas, iba despertando para no morirse ya más, por los siglos de los siglos

Los triunfos de España llenan de gozo el corazón de América

... la importancia del raid no está sino en las consecuencias históricas, en su significación para el presente y para el futuro, en el abrazo que España y la América hispana se han dado con los brazos simbólicos del "Plus Ultra" que representaba a España entera, al pueblo español, a la madre que olvidada y desde la lejanía de su retiro, tiende los brazos a sus hijas que por culpa de tantas culpas y culpables, hubo un momento que renegaron de ella, en que pagaron al amor con desprecio, al cariño con rabia, y a los anhelos de paz con la guerra.

En un maravilloso vuelo, los valientes aviadores españoles acaban de asentarse en tierra americana. Exponente magnífico de esa superraza, que podríamos a justo título decir que dio vida a medio continente.

... esa bandera, símbolo de la fiereza del león hispano, se desprende de la nave para abandonarse al espacio y caer, hecha pedazos, para cubrir con los jirones de su gloria aquellas patrias que deliran de entusiasmo y la aclaman victoriosa.

OTROS GRANDES VUELOS DE 1926

El vuelo del "Plus Ultra", indudablemente el suceso mundial de más trascendencia, a la sazón, fue seguido por otros dos magníficos raids de la Aviación Militar española: el Madrid-Manila, de la escuadrilla "Elcano" y el Melilla-Bata y regreso, de la patrulla "Atlántida".

En el primero de éstos, el Madrid-Manila, realizado con sesquiplanos Breguet XIX, de serie, por los capitanes G. Gallarza y Loriga, que cubrieron 17.000 kilómetros en dieciocho etapas y ciento seis horas y quince minutos de vuelo, a través del Mediterráneo, de Egipto, Arabia, la India, China y el mar de la China, hasta llegar a Manila y ser recibidos entre el delirante entusiasmo de la población y los agasajos y homenajes de autoridades e instituciones. Este raid es de enorme importancia, además de ser el primero que unía el occidente de Europa con el Extremo Oriente, llevando la bandera de España a la más alejada de sus hijas, por las grandes dificultades que los aviadores españoles hubieron de superar, creadas por los duros y diversos climas que tuvieron que sufrir, los inexplorados territorios que sobrevolaron, y la fatiga propia de las largas etapas aprisionados en las estrechas e incómodas cabinas.

El raid de la patrulla "Atlántida", formada por tres hidroaviones Dornier "Wal" sacados de la campaña y oliendo aún a pólvora y humo, al mando del comandante Llorente, constituyó un alarde de organización y precisión, volando en formación táctica desde Melilla a Bata, en la que era Guinea española, sobrevolando la costa occidental del continente negro, y pasando por tierras que nunca antes habían visto un avión en su cielo. Los tres aparatos cubrieron 14.000 kilómetros en los vuelos de ida y regreso, en ciento once horas de vuelo ■

¿sabías que...?

... la entrada en vigor del nuevo Reglamento de Armas (R.D. nº 137/1993), supuso un significativo cambio en la antigua normativa que regulaba la tenencia de armas por parte del personal de las Fuerzas Armadas?

El primer cambio importante, es que la Tarjeta Militar ya no sirve como licencia de armas en determinadas situaciones militares. Afecta principalmente al personal en las siguientes situaciones:

Reserva.- El personal que pase a la Reserva y no ocupe puesto orgánico, podrá solicitar, por conducto reglamentario, que la Tarjeta Militar surta efectos como licencia de armas para las de 1ª categoría (pistolas y revólveres), adjuntando certificado médico emitido por un centro homologado por la Dirección General de Tráfico, declaración jurada de no tener anotación en su documentación militar por delito o falta grave disciplinaria y fotocopia de su T.I.M. Para el resto de las armas deberá solicitar la correspondiente licencia y guía por la vía civil.

Retirado.- Deberá legalizar las armas por la vía civil (Guardia Civil) o bien depositarlas en un servicio de armamento civil o militar, para enajenarlas, cederlas o inutilizarlas.

*****

... ha sido creada la Unidad Médica de apoyo al despliegue (UMAD)?

De acuerdo con la doctrina OTAN, las unidades aéreas que se desplacen para participar en fuerzas de intervención inmediata tienen que disponer de medios propios de apoyo sanitario de primera necesidad.

La UMAD, que se activará exclusivamente en el caso de despliegues o ejercicios, tendrá sus medios materiales en la Base Aérea de Zaragoza, a cuya sección económico-administrativa queda adscrita.

El personal será designado por el Mando de Personal de forma temporal y rotativa, preferentemente entre el del Hospital del Aire, la Policlínica de Zaragoza y la Sección de Sanidad de la Base de Zaragoza *(Resolución 705-08-1997, de 13 de noviembre, del JEMA).*

*****

... de acuerdo con la legislación, en este año de 1998 corresponderá a la Dirección de Asistencia al Personal del Ejército del Aire la gestión de las **ayudas de educación infantil**?

La convocatoria de este tipo de ayuda se publicará hacia el mes de marzo o abril y no en mayo como se venía haciendo hasta ahora. *(Boletín de Información de Acción Social, nº 2, noviembre/diciembre 1997).*

*****

... las cuotas del Suplemento de Socorro por Fallecimiento se cobran a los afiliados al mismo, a partir del mes de enero de este año 1998, por recibo semestral a través del Banco?

Como a partir de esa fecha, las Pagadurías dejarán de descontar estos recibos, como hasta ahora, al personal en activo o en reserva, es muy importante que los asociados, que no lo hayan hecho aún, faciliten esos datos a la Dirección de Asistencia al Personal, si no quieren perder los derechos adquiridos. *(Boletín de Información de la Dirección de Asistencia al Personal nº 2, noviembre/diciembre 1997).*

*****

... la Intervención General de la Administración del Estado ha aprobado, por Resolución de 29 de diciembre de 1997, una adaptación parcial del Plan General de Contabilidad Pública para la Administración General e Institucional del Estado como consecuencia de lo establecido en el artículo 44 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria? *(BOE núm. 13, de 15 de enero de 1998).*

*****

...por Orden de 16 de enero de 1998 se introducen modificaciones de carácter técnico en el Reglamento de Circulación Aérea Operativa, aprobado por Real Decreto 1489/1994 de 1 de julio?

Esta orden se basa en las modificaciones efectuadas por la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) referentes a los procedimientos de control de afluencia de tráfico aéreo y a las normas y métodos recomendados internacionalmente de información aeronáutica, y a la experiencia adquirida en el tiempo de la Circulación Aérea Operativa.

Se suprime el anexo C y las abreviaturas y apartados correspondientes a los Libros I y II del Reglamento de Circulación Aérea Operativa; se modifican las definiciones y apartados de los Libros I, II, III, V, VIII y anexo A; se añaden las nuevas abreviaturas y apartados de los Libros I, II y VII, y el anexo D pasa a denominarse anexo C. *(BOD núm. 16, de 26 de enero de 1998).*

*****

... han sido aprobadas, por Orden 4/1998, de 12 de enero, las normas de organización y funcionamiento de la Comisión para la Investigación Técnica de Accidentes de Aeronaves Militares (CITAAM)?

Además, por la Disposición final primera de la citada orden se autoriza a la CITAAM apara establecer: la delimitación de las áreas de responsabilidad de los investigadores delegados, la metodología en la investigación técnica de accidentes, el modelo de informe técnico y cuantos documentos y prescripciones de carácter técnico se consideren necesarios. *(BOD núm. 17, de 27 de enero de 1998).*

*****

... el Instituto para la Vivienda de las Fuerzas Armadas ha convocado un concurso para la venta de diversas viviendas militares vacías situadas en Sevilla, Santoña (Cantabria), Madrid e Inca (Mallorca)?

La recepción de proposiciones se hará hasta el día 10 de marzo, celebrándose un acto público en la gerencia del INVIFAS el 20 del mismo mes. *(BOD núm. 15, de 23 de enero de 1998).*

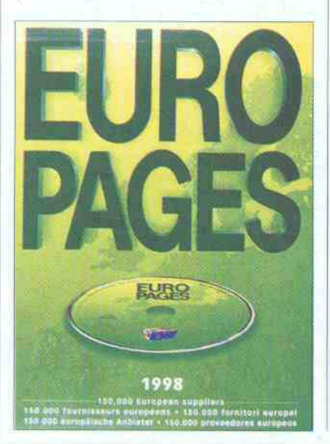
Bibliografía

SISTEMA DE INFORMACION PARA LA GESTION DE LOS TRANSPORTES. Un volumen de 237 pags. de 17x24 cms. Editado por la Secretaría General Técnica del Ministerio de Defensa. Paseo de la Castellana nº 109. 28071 Madrid.

Esta obra es el volumen nº 87 de la Colección Cuadernos de Estrategia que publica el Instituto Español de Estudios Estratégicos del Centro Superior de Estudios de la Defensa (CESEDEN). Los estudios de investigación fueron realizados por el Grupo de Trabajo nº 5 de la Segunda Sección "Medios para la Defensa". Fue precisamente la incidencia que sobre el sector del transporte podría tener la "sociedad de la información" la que llevó al grupo de Transportes del CESEDEN a abordar su análisis como tema de trabajo para el curso 1995/96, y lo ha desarrollado en los estudios individuales que forman el cuerpo de este número de Cuadernos de Estrategia. Se incluye un abstract en inglés.

EUROPAGES 1998 15ª Edición. 150000 proveedores europeos. Un volumen de 1366 páginas de 205x290 mms. Publicado por Eurédit S. A. 9, Avenue de Friedland. 75008 Paris. Francia. Tl: 07 33 153 775 400. FAX:07 33 142 893 473. En castellano. Septiembre 1997.

Esta obra es un anuario de las empresas europeas que se dedican a la exportación y a la importación dentro de la comunidad europea. En los números 659 (Julio-Agosto 1995) y 665 (Diciembre 1996 publicamos reseñas sobre las correspondientes ediciones de este anuario, que también se publica en CD-ROM. La difusión de este anuario es de 600. 000 ejemplares en treinta países. Se puede decir que no es una mera publicidad de esas empresas, sino que dá una serie de datos de gran interés, para no solamente identificarlas sino también conocer su producción, los mercados a los que se dedican y un poco de la historia de su desarrollo. Es una guía muy manejable y que dá una orientación muy práctica para el que esté interesado en algún producto en particular. Al final de la obra viene un índice por orden alfabético de las industrias incluidas.



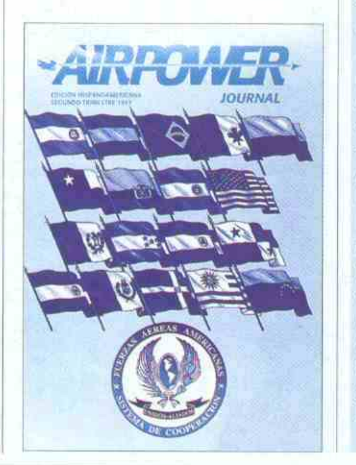


HISPANO AVIACION HA-200/220. SAETA Y SUPERSAETA. Juan Arraez Cerdá. Un volumen de 92 pags. de 202x290 mm. Publicado por Quirón Ediciones. C/ Cromo Parcela 64-R. Polígono Industrial San Cristóbal. 47012 Valladolid. Mayo 1997.

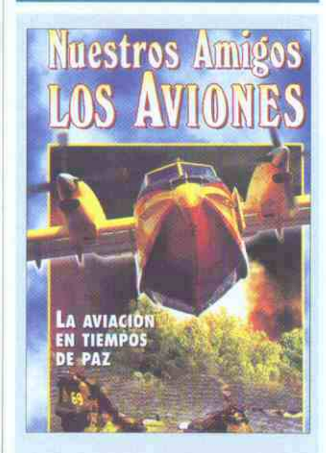
Esta obra está muy bien ilustrada por Luis y Carlos Fresno Crespo. Nos presenta la historia del desarrollo del SAETA. Como es sabido, durante nuestra Guerra Civil, la empresa Hispano Aviación empezó a fabricar, en Sevilla, naturalmente bajo licencia alemana, el Messerchsmitt 109. Por ello esa industria estaba muy compenetrada con aquella industria alemana. Al acabar la guerra el gran proyectista estuvo en Sevilla y firmó con Hispano un contrato por el que se comprometía a desarrollar un avión de entrenamiento, de motor de émbolo y un birreactor de escuela y asalto. El primero fue el Triana y el otro el Saeta. El prototipo voló por primera vez el 12 de agosto de 1955. Luego pasó al INTA para su homologación. Se sigue la trayectoria del aparato que estuvo muchos años en servicio en nuestro Ejército del Aire. El texto, que se lee como una novela, viene complementado por una profusión de fotos, muchas en color, esquemas y gráficos. Esta obra forma parte de la Colección La Máquina y la Historia publicada por Quirón con el nº 12.

AIR POWER JOURNAL. 2º Trimestre 1997. Un volumen de 146 pags. de 182x242 mms. Editor: Airpower Journal. Edición Hispanorteamericana. 401 Chennault Circle. Maxwell AFB, AL 36112-6248. USA.

En este ejemplar se presenta un artículo que pone en evidencia la importancia del Sistema de Cooperación entre las Fuerzas Aéreas Americanas que comprenden dieciocho países. Se nos muestra una semblanza del General Billy Mitchell el gran defensor del Arma Aérea. Se nos hace una presentación muy adecuada del Sistema Uniforme de Justicia Militar dentro de las Fuerzas Armadas de USA. Aparece el XXXVII CONJEFAMER, el Almanaque de las Fuerzas Armadas del continente Americano donde se dan datos sobre dichas Fuerzas: composición, situación del Cuartel General, Jefe de ella, día de la Fuerza Aérea, Defensa aérea.



VIDEOS



NUESTROS AMIGOS LOS AVIONES. Dos videos de una duración aproximada de 120 minutos. Producido en castellano por KALENDER VIDEO S. A. en 1997. C/Pintor Juan Gris nº 5. 28020 Madrid. Tfos:5567297 y 5554580. Fax: 597 38 07. Tº 24 horas: 555 44 77.

Día tras día, generación tras generación, el hombre sigue profundizando en loa misterios de la aviación, investigando sus límites. Volar es una aventura fascinante. Y, en tiempos de paz, es mucho lo que la aviación puede hacer por el hombre. Los helicópteros de búsqueda y rescate en el mar luchan contra el océano embravecido. Los transportes humanitarios llevan la esperanza a ciudades como Sarajevo. Los helicópteros-ambulancia y los helicópteros-hospital arrebatan de la muerte a muchas personas. Pequeños ultraligeros enseñan a las aves migratorias la ruta correcta, y permiten a discapacitados abandonar su silla de ruedas y volar libres. Robustos hidroaviones llevan alimentos y medicinas a comunidades remotas. La policía del aire nos protege desde arriba. Soldados de una guerra sin final, las unidades contra-incendios se enfrentan al fuego devastador y a la devastación de la Naturaleza.